

FERDINANDO PEDRIALI

GUERRA DI SPAGNA e AVIAZIONE ITALIANA

edizione riveduta ed ampliata



AERONAUTICA MILITARE ITALIANA
Ufficio Storico

a mia moglie

Realizzazione Editoriale
NUOVO STUDIO TECNA

FERDINANDO PEDRIALI

GUERRA DI SPAGNA
e
AVIAZIONE ITALIANA

edizione riveduta ed ampliata

AERONAUTICA MILITARE ITALIANA
Ufficio Storico

Realizzazione Editoriale:

NUOVO STUDIO TECNA

Roma, Via Monte Pollino, 2

Tel. 06 - 87 18 25 54

Copertina:

Opera del pittore Tato, pseudonimo di

Guglielmo Sansone;

Titolo: *Battaglia dell'Ebro*, anno 1937.

Si ringrazia il Museo Caproni di Taliedo
per la gentile concessione

Principali riconoscimenti fotografici

SMA 5° Rep. 2° Uff.; Museo Caproni di Taliedo;

C.S. FIAT; Ejercito del Aire; Ugo Accorsi;

On. Vittore Catella; J. Arraez Cerdà; P.P. Laureau;

Aldo Remondino; Duilio Fanali; Adriano Mantelli;

Enzo Santandrea; Giulio Starna; Eduardo Agnello;

Nino Bortolini; Giuseppe F. Ghergo; Bernardo Monti;

Prospero Nuvoli; Giorgio M. Savini

Cartine: Vittoria Pedriali

Transcodifiche D.T.P.: Servizi Grafici s.n.c.

Osasco (Torino)

Videoimpaginazione: Francesca Testa - Roma

Stampa: CSR - Roma

PRESENTAZIONE

La rievocazione degli avvenimenti della guerra di Spagna è stata condotta dall'Ingegnere Pedriali con rigore di storico scrupoloso ed obiettivo, realizzando così un documento di estremo interesse.

Nulla è sfuggito alla sua attenta osservazione: dalle vicende politiche che hanno portato l'Italia a dare aiuti sempre più massicci al Generale Franco, alle reazioni dei principali stati europei all'inizio e durante tutto il conflitto, all'andamento delle operazioni terrestri e navali dell'una e dell'altra parte, con particolare riguardo alle vicende dei Reparti del nostro Esercito riassunti nel Comando Truppe Volontarie.

Ma tutto questo non era che lo sfondo necessario per mettere meglio in evidenza il generoso comportamento dell'Aviazione Legionaria.

Emerge infatti chiarissimo l'entusiasmo, il coraggio, lo spirito di sacrificio dei nostri piloti e dei nostri specialisti che hanno partecipato a quelle operazioni, dando costantemente prove stupende delle loro capacità professionali.

Del resto tutta la storia della nostra Aeronautica Militare lo conferma: i nostri Reparti, se dotati di mezzi adeguati, non sono mai stati secondi a nessuno.

Certo, per comprendere oggi, a distanza di tanti anni, i motivi che hanno portato gli uomini delle nostre Forze Armate a partecipare alla guerra di Spagna, occorre tener presente la mentalità di quei tempi.

Dobbiamo ricordare, cioè, che la cultura prevalente in quegli anni aveva una base idealistica, privilegiando il senso dell'onore e del dovere, e stimolando lo spirito di sacrificio orientato verso buone cause. Aggiungasi che un certo Dannunzianesimo assai diffuso coltivava l'eroismo come prassi normale di vita.

Beninteso, c'erano anche allora i "mercanti", quelli cioè che riconoscevano come unico valore il denaro; ma erano una minoranza, e comunque costoro, volenti o nolenti, riconoscevano i meriti di chi si muoveva guidato da altri interessi, vale a dire non materialistici, ed era la parte maggiore e migliore della popolazione.

Nella guerra di Spagna poi è da distinguere nettamente l'aspetto politico da quello militare, evitando di fare, come molti hanno fatto, di ogni erba un fascio, dando così un'etichetta politica ai militari che hanno partecipato a quella guerra. Il che non è esatto.

Le decisioni politiche, tanto allora come oggi, erano e sono determinate dagli uomini politici, e tanto allora come oggi ai militari è vietato qualsiasi atteggiamento politico. Dunque se i militari non possono e non devono fare politica, ne segue che, tanto allora come oggi, non possono avere responsabilità politiche.

La loro regola è quella di operare sempre e soltanto agli ordini del governo legittimo, quello determinato dalla volontà del popolo, e se il popolo in un determinato momento storico ha accettato il Fascismo, i militari dovevano ubbidire a quel governo. In altre parole, come militari nel comportamento non si può essere né fascisti né antifascisti, altrimenti si finisce inevitabilmente nel Bonapartismo.

Anch'io ho partecipato a quella guerra, e ricordo che le nostre Forze Armate in quegli anni erano guardate con fiducia e simpatia dagli italiani, avevamo occupato da poco l'Africa Orientale, e la nostra Aeronautica

viveva un momento particolarmente felice: aveva concluso qualche anno prima il ciclo delle Crociere, ed il suo prestigio andava oltre i confini del nostro Paese.

Noi aviatori, partendo per la guerra di Spagna, sognavamo di andare incontro alle più straordinarie avventure, ed eravamo decisi a tutto, pur di emulare i piloti delle Crociere e quanti altri onorevolmente ci avevano preceduto.

E di avventure ne avemmo d'ogni genere. Tutti cercavamo di volare il più possibile, e rimanere a terra quando i nostri compagni erano in volo per noi era un avvilimento.

Eravamo orgogliosi nell'efficienza dei nostri Reparti, che si contendevano con quelli della Legione Condor le missioni più impegnative, contribuendo in modo determinante al generale successo delle operazioni aeree e terrestri.

In verità, era facile allora per uomini generosi vivere con passione quelle vicende, ed ora a distanza di oltre mezzo secolo, sono convinto che gli aviatori che hanno partecipato a quella guerra, se talvolta rivivono nel ricordo i voli ed i combattimenti di quegli anni, hanno nel cuore tanta soddisfazione per le prove difficili di volo e di guerra che hanno saputo superare, e soprattutto tanta tranquillità nell'animo perché sanno di aver compiuto sempre onestamente il loro dovere.

Gen. S.A. Paolo MOCI

Roma, 15 ottobre 1992

INTRODUZIONE

La guerra civile spagnola ha inciso nel destino dell'Italia un solco la cui profondità ancora oggi molti ignorano. Questo studio si propone di contribuire con serenità a migliorare la conoscenza di quegli eventi ormai lontani, cercando, se possibile, di averne ammaestramenti per preservare con fermezza la pace.

Decaduti i vincoli di legge, la disponibilità della documentazione conservata all'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare Italiana mi ha consentito una meditata revisione di "Guerra di Spagna e Aviazione Italiana", che, con questa seconda edizione, esce ampliata e con completi riferimenti archivistici, bibliografici e memorialistici.

Desidero ricordare ai nuovi lettori che il mio interesse per quella, che in Italia è ancora conosciuta come la "Guerra di Spagna", nacque molti anni addietro, dall'incontro con un amico di mio padre, il colonnello Armando Francois. Dopo avere combattuto in Spagna ed in Africa Settentrionale, Francois era stato il primo comandante del Raggruppamento Caccia nella "Guerra di Liberazione". Era dunque un uomo con le carte in regola quello cui, allora, posi alcune irriverenti domande sulla Guerra di Spagna. Le sue pacate risposte mi sorpresero, perchè fuori dagli schemi correnti sia del periodo fascista che di quello posteriore.

Anni dopo intrapresi alcune ricerche per approfondire alcuni aspetti tecnico militari della partecipazione dell'aviazione italiana alla Guerra di Spagna.

Nell'ambizioso passaggio da una ricerca limitata ad un più ampio saggio storico, decisi di dare il dovuto rilievo anche alle operazioni terrestri, a causa dell'impiego eminentemente tattico dell'arma aerea nella Guerra di Spagna. Fu inoltre evidente che, senza l'esame di alcune situazioni strategico politiche, alcune azioni terrestri ed aeree sarebbero risultate totalmente incomprensibili.

La prima edizione di questo saggio ha ottenuto lusinghieri giudizi di critica in Italia ed in Spagna, fra cui quello dell'Istituto di Storia della Catalogna, e la medaglia d'oro della Associazione Arma Aeronautica al Premio Aerospaziale 1990. Confido quindi di avere raggiunto l'obiettivo di illustrare senza miti e reticenze la partecipazione militare italiana alla guerra civile spagnola. Un evento, che - al pari di tutte le guerre dall'Unità d'Italia in poi - appartiene alla storia delle nostre forze armate.

Come la maggior parte dei saggi storici, neppure questo è una esclusiva impresa individuale. I sei anni di ricerche spesi per la prima edizione, non avrebbero mai portato ai risultati prefissi, senza il disinteressato appoggio ed i competenti consigli di Maria Fede Caproni, Contessa di Taliedo.

Ma gran parte del merito va alla pazienza ed alla cortesia delle decine di veterani della Aviazione Legionaria e del C.T.V., che hanno messo a mia disposizione le documentazioni personali e le testimonianze di una passata gioventù guerriera.

Larga parte dei documenti consultati per l'opera è inedita provenendo dai fondi dell'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare Italiana, da quelli - poco esplorati - dell'Archivio Storico del Ministero Affari Esteri, dell'Archivio Centrale dello Stato, del Museo Aeronautico Caproni di Taliedo e da alcuni archivi privati.

Tra le molte testimonianze dirette, ricordo particolarmente quelle degli indimenticabili Generali Duilio Fanali e Aldo Remondino, del Comandante on. Vittore Catella, dell'asso dell'A.L. generale Adriano Mantelli, dell'amico colonnello Eduardo Agnello, del preciso maresciallo Ugo Accorsi, degli ingegneri Prospero Nuvoli e Renzo Lodoli, dei generali Giuseppe Belisari, Irzio Bozzolan, Paolo Moci, Vittorio Piccinelli, Gino Poggi,

Seracino Seracini, Salvatore Teja, dei colonnelli Enzo Santandrea, Gildo Simini, Augusto Grassi, Stefano Castellani, del dr. Giorgio Maria Savini, dei signori Bertocci Walter, Gino Bortolini, Dante Labanti, Giulio Starna, Giuseppe Gaspardi e di don Giovanni Sala. Purtroppo, alcuni di loro si sono ricongiunti, nel frattempo, con le anime di tanti altri italiani, per sempre rimasti in terra di Spagna.

Ma altri debbo ricordare per particolari meriti. Lo storico dott. Luìs Infiesta ed il pubblicista señor Juan Arraez Cerdà, i quali - con grande cortesia del tutto spagnola - hanno sostenuto il mio lavoro fornendomi prezioso materiale. L'ing. Luigi Luppis mi ha prodigalmente inviato dalla Spagna libri e pubblicazioni introvabili in Italia. Il señor Luìs Serrano è stato il mio paziente accompagnatore attraverso la Navarra e l'altopiano dell'Alcarria, fra gli antichi campi dell'Aviazione Legionaria ed i luoghi della battaglia di Guadalajara. Per altri apporti ringrazio il generale dott. Mario Cellerino, il dott. Giordano Bruno Guerri, le signore Maria Teresa Giordano e Anna Mazza de Piccioli Petrali, il dott. Bernardo Monti, i signori Luigi Gorena, Pietro De Benedetti ed Alessandro Carrera, il Nastro Azzurro di Arezzo, la Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma e la Asociación de Aviadores de la República di Barcelona, infine il generale Libero Garofalo, il cui appoggio alle mie ricerche è stato - a suo tempo - molto più importante di quanto egli stesso abbia mai potuto supporre.

I tempi di ricerca della documentazione, consultata per rivedere ed integrare questa edizione, hanno potuto essere provvidenzialmente contenuti grazie alla sicura e generosa assistenza del personale del 5° Ufficio 5° Reparto S. M. A. del Ministero Difesa Aeronautica, nonché all'ordinata archiviazione della documentazione O.M.S. (Operazione Militare Spagna) conservata nell'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare Italiana. A tale proposito, desidero ricordare con sincera gratitudine il colonnello pil. Giovanni De Lorenzo ed il maggiore Carlo Fejer de Buk.

Una speciale menzione spetta al personale dell'Archivio Storico del Ministero Affari Esteri, dell'Archivio Generale dello Stato, dell'A.M.I. 5° Reparto di S.M. U.A.P., del Cuartel General de l'Ejército de l'Aire, del Museo Nazionale della Cavalleria di Pinerolo e della Biblioteca "E. Alliaudi", che hanno favorito e seguito con simpatia la mia opera.

L'AUTORE

Pinerolo 28 aprile 1992

INDICE

Pag. 5 – **PRESENTAZIONE**

Pag. 7 – **INTRODUZIONE**

PARTE PRIMA

Pag. 14 – **Capitolo I IL COLPO DI STATO**

Sollevazione militare in Marocco - Un aereo inglese per Franco - L'Aeronautica Militar contro gli insorti - Sconfitta dei militari a Madrid e Barcelona - Ammutinamento della flotta - L'aviazione spagnola al bivio - La Francia arma Madrid - Preoccupazioni britanniche - Malraux e le forniture di aerei francesi - Trafficanti d'armi in Gran Bretagna.

Pag. 27 – **Capitolo II COINVOLGIMENTO DELL'ITALIA**

I rapporti italo spagnoli precedenti la guerra civile - Mussolini ed i complotti monarchici spagnoli - Gli appelli di Franco - L'iniziale rifiuto di Mussolini - La decisione - I rapporti franco tedeschi ed il riarmo germanico - Il bilancio delle forze militari - Prime operazioni belliche.

Pag. 33 – **Capitolo III LA AVIACION DEL TERCIO**

L'intervento aereo italiano - Dodici aerei per Nador - Aviatori italiani nella Legione Straniera Spagnola.

Pag. 39 – **Capitolo IV IL CRUCIALE AGOSTO 1936**

Battaglie aeree nei cieli andalusi - La prima azione degli aviatori legionari - Il passaggio dello stretto di Gibilterra.

Pag. 48 – **Capitolo V AEREI LEGIONARI SULLA PENISOLA IBERICA**

Situazione e disorganizzazione militare nella Repubblica Spagnola Miliziani popolari contro soldati di mestiere - L'avanguardia aerea della "Reconquista" - I Savoia ovunque - Strage a Badajòz - I caccia Fiat del capitano Dequal - Prime vittorie aeree - Una scassata fra i tori ed altri guai - La morte del tenente Monico - La marcia da Badajòz a Talavera de la Reina.

PARTE SECONDA

Pag. 66 – **Capitolo VI BATTAGLIA PER LE BALEARI**

Insurrezione alle Baleari - L'Aeronautica Navàl su Mallorca - La spedizione aeronavale repubblicana - Il consenso britannico - Tre ignoti idrovolanti - Crisi nazionalista - Il "Conte Rossi" ed il maggiore Gallo - Un Fiat all'attacco - Tre Savoia, seimila miliziani ed una flotta - Reimbarco della Columna de Baleares - Operazioni aeronavali sino al febbraio 1937.

Pag. 89 – **Capitolo VII NEI CIELI DELLA EXTREMADURA**

Gli aquilotti di Càceres - La Cucaracha - Mercenari e volontari - Sul fronte di Toledo - Il tracollo delle squadriglie internazionali - I "Katiuska" attaccano - Contrattacco corazzato a Seseña.

PARTE TERZA

Pag. 118 – Capitolo VIII I FALCHI ROSSI

L'intervento sovietico - Duelli nel cielo di Madrid - L'assalto alla capitale - La battaglia della Città Universitaria - "Chirri" contro "Rata" - La sorpresa di Talavera - La caccia tedesca lascia la lotta - Offensiva contro le basi aeree nazionaliste - Il caso Fagnani.

Pag. 137 – Capitolo IX L'AVIAZIONE LEGIONARIA

Il crescente impegno italiano - Organizzazione della Aviazione Legionaria - Sfortunato prologo a la Virgen a de la Cabeza.

Pag. 147 – Capitolo X UOMINI ED ARMI PER LE FUTURE BATTAGLIE

Il Corpo Truppe Volontarie - Nuove forze per l'aviazione repubblicana.

Pag. 151 – Capitolo XI MÀLAGA

La guerra lampo del Corpo Truppe Volontarie - L'aviazione legionaria domina su Màlaga - L'ultima battaglia della squadriglia "Malraux".

Pag. 162 – Capitolo XII LA BATTAGLIA DELLO JARAMA

L'offensiva parallela di Franco - La fase dominante dell'aviazione repubblicana - Una sterile polemica - Un epico combattimento aereo - Crisi dell'esercito nazionalista.

PARTE QUARTA

Pag. 174 – Capitolo XIII GUADALAJARA

I precedenti della battaglia - Le forze in campo - Lo schieramento aereo - Il bosco di Brihuega - Il momento della "Gloriosa" - La controffensiva repubblicana - Gli ultimi combattimenti aerei - Bilancio della battaglia.

PARTE QUINTA

Pag. 208 – Capitolo XIV LA LUNGA BATTAGLIA PER IL NORD

Un'armata aerea italiana in Spagna - I bombardamenti aerei di Durango e Guernica - La schiacciante supremazia aerea legionaria L'Asso di Bastoni alla Battaglia della Granja - Caccia legionaria ovunque - Gli S. 79 contro la Jaime I; aerei repubblicani bombardano navi italiane e tedesche - L'emblematico raid del capitano Ferak - Bilbao: prima sconfitta dell'aviazione repubblicana - Ultimo atto a Bilbao.

Pag. 238 – Capitolo XV BRUNETE

Per la salvezza del Nord - Le forze aeree nel giugno 1937 - La battaglia.

PARTE SESTA

Pag. 252 – Capitolo XVI SANTANDER

Ripresa offensiva al Nord - Il piano di battaglia italiano - L'Aviazione Legionaria sul passo dell'Escudo - L'ultimo, disperato combattimento del "Circo Krone" - L'ombra di Franco sulla vittoria del C.T.V..

Pag. 264 – Capitolo XVII ARAGONA

L'offensiva repubblicana contro Zaragoza - Incipiente declino dell'aviazione repubblicana - Belchite - La fine del Nord - La battaglia del giorno della Virgen del Pilar.

Pag. 276 – Capitolo XVIII LA REGIA AERONAUTICA ITALIANA ED IL POTENZIAMENTO DELL'AVIAZIONE DI FRANCO

Franco chiede aerei e cannoni - Il costo dell'aiuto aereo italiano - Scuole italiane per aviatori spagnoli - Le forniture aeree italiane all'aviazione di Franco - Aerei tedeschi ai nazionalisti - Nuovo potenziamento dell'Aviazione Legionaria.

Pag. 282 – Capitolo XIX TERUEL

La sorpresa strategica - Le conseguenze della caduta di Teruel - La battaglia dell'Alfambra.

Pag. 294 – Capitolo XX IL CONFRONTO DECISIVO, DALL'ARAGONA AL MARE

La vigilia - Aviazioni rivali - Il C.T.V. - Il seme della vittoria - L'aviazione nella battaglia d'Aragona - L'aviazione d'assalto legionaria - Il lento declino dell'aviazione repubblicana - La battaglia del Levante - Organizzazione dell'Aviazione Legionaria nella primavera del 1938 - L'attacco diversivo in Cataluña - La conquista di Castellon de la Plana - Obiettivo Valencia - Le operazioni aeree nel Levante.

PARTE SETTIMA

Pag. 318 – Capitolo XXI LA BATTAGLIA DELL'EBRO

Il passaggio dell'Ebro - La battaglia di logoramento - Il disimpegno russo - Il canto del cigno delle rosse ali della Repubblica - Caccia in battaglia - L'Ejercito Popular de la Republica abbandona la lotta.

Pag. 338 – Capitolo XXII L'AVIAZIONE DELLE BALEARI

L'artiglio dei "Falchi" nel fianco della Repubblica - Bombardamenti su porti ed obiettivi strategici - La verità sul bombardamento italiano di Barcelona - Le operazioni dell'ultimo anno di guerra.

Pag. 361 – Capitolo XXIII CONQUISTA DELLA CATALUÑA E FINE DELLA GUERRA

Un "siluro" per Bernasconi (La questione della dipendenza operativa dell'Aviazione Legionaria al nodo finale) - L'ultima battaglia - La fine della Cataluña - L'epilogo.

ALLEGATI

- Pag. 384 – Aerei perduti dall'Aviazione Legionaria: elenco cronologico
Pag. 389 – Aviazione Legionaria. Perdite velivoli dal 29/7/1936 al 1/4/1939 (rieppilogo).
Pag. 390 – Le forniture di aerei italiani in Spagna 1936-1939
Pag. 391 – Caratteristiche dei principali aerei impiegati in Spagna
Pag. 397 – Reparto operazioni. Attività al 31 marzo 1939.
Pag. 398 – Bibliografia consultata
Pag. 401 – Indice dei nomi.

INDICE TABELLE

- Pag. 62 – Situazione Aviazione del Tercio al 1° settembre 1936
Pag. 96 – Situazione aerei italiani, tedeschi e francesi al 15 settembre 1936
Pag. 121 – Confronto prezzi aerei italiani, tedeschi e francesi
Pag. 156 – Aviazione Legionaria - Andalusia, 12 febbraio 1937
Pag. 156 – Aviazione repubblicana - Màlaga, febbraio 1937
Pag. 214 – Dislocazione aerei nazionalisti, fronte Bilbao
Pag. 255 – Battaglia di Santander, schieramento Aviazione Legionaria
Pag. 331 – Forze aeree alla battaglia dell'Ebro, 27 luglio 1938

INDICE SCHIZZI TOPOGRAFICI

- Pag. 50 – La marcia su Madrid, agosto novembre 1936
Pag. 69 – Mallorca, 2 settembre 1936
Pag. 109 – Campi Aviazione Legionaria 1936-1937
Pag. 152 – Battaglia di Màlaga, febbraio 1937
Pag. 163 – Battaglia dello Jarama, febbraio 1937
Pag. 177 – Battaglia di Guadalajara, marzo 1937, schema offensiva
Pag. 183 – Battaglia di Guadalajara, linee l'11 marzo 1937
Pag. 211 – Bombardamento di Guernica, 26 aprile 1937
Pag. 236 – Battaglia di Bilbao, aprile-maggio 1937
Pag. 239 – Battaglia di Brunete, luglio 1937
Pag. 297 – Battaglia del Levante, aprile giugno 1938

ABBREVIAZIONI

- MAE Spagna Fdg : Ministero Affari Esteri (Roma), Archivio Storico, Spagna, Fondo di Guerra
ACS : Archivio Centrale dello Stato (Roma EUR)
MDA, OMS : Ministero Difesa Aeronautica Archivio Storico (Roma), classario Operazione Militare Spagna
Cart. : Cartella
B. : Busta
F. : fascicolo
A. : autore

PARTE PRIMA

Capitolo I IL COLPO DI STATO

Sollevazione militare in Marocco - Un aereo inglese per Franco - L'Aeronautica Militar contro gli insorti - Sconfitta dei militari a Madrid e Barcelona - Ammutinamento della flotta - L'aviazione spagnola al bivio - La Francia arma Madrid - Preoccupazioni britanniche - Malraux e le forniture di aerei francesi - Trafficanti d'armi in Gran Bretagna.

Capitolo II COINVOLGIMENTO DELL'ITALIA

I rapporti italo spagnoli precedenti la guerra civile - Mussolini ed i complotti monarchici spagnoli - Gli appelli di Franco - L'iniziale rifiuto di Mussolini - La decisione - I rapporti franco tedeschi ed il riarmo germanico - Il bilancio delle forze militari - Prime operazioni belliche.

Capitolo III LA AVIACION DEL TERCIO

L'intervento aereo italiano - Dodici aerei per Nador - Aviatori italiani nella Legione Straniera Spagnola.

Capitolo IV IL CRUCIALE AGOSTO 1936

Battaglie aeree nei cieli andalusi - La prima azione degli aviatori legionari - Il passaggio dello stretto di Gibilterra.

Capitolo V AEREI LEGIONARI SULLA PENISOLA IBERICA

Situazione e disorganizzazione militare nella Repubblica Spagnola Miliziani popolari contro soldati di mestiere - L'avanguardia aerea della "Reconquista" - I Savoia ovunque - Strage a Badajòz - I caccia Fiat del capitano Dequal - Prime vittorie aeree - Una scassata fra i tori ed altri guai - La morte del tenente Monico - La marcia da Badajòz a Talavera de la Reina.

IL COLPO DI STATO

Sollevazione militare in Marocco

Il 17 luglio 1936, quasi nessun quotidiano europeo prestava attenzione agli avvenimenti della Spagna. Eppure da mesi questo glorioso paese stava tragicamente scivolando nella guerra civile. L'uccisione, avvenuta cinque giorni prima, del deputato monarchico Calvo Sotelo, prestigioso leader delle destre, aveva portato al punto di rottura la situazione interna della Repubblica Spagnola.

Da quando le sinistre, coalizzatesi nel Frente Popular, erano andate al potere con le elezioni del febbraio 1936, le tensioni sociali e politiche, anziché placarsi, erano degenerare in un crescendo di violenze di piazza.

La già tragica situazione era divenuta esplosiva quando si era appreso che Calvo Sotelo era stato assassinato dalla Guardia de Asalto, il nuovo corpo motorizzato di polizia fedele al governo frontista.

Sull'onda dell'emozione, gli alti gradi dell'esercito spagnolo si erano decisi ad attuare l'"Alzamiento" militare già da tempo progettato per rovesciare il governo.

L'insurrezione cominciò nel pomeriggio del 17, a Melilla, una lontana città del Marocco Spagnolo, dove il comandante della guarnigione, generale Quintero Romerales, fu arrestato da due ufficiali della legione straniera spagnola, il **Tercio Extranjero**. A sera, dopo qualche sporadica sparatoria, Melilla era interamente controllata dagli insorti, che, per non lasciare dubbi sulle loro intenzioni, avevano fucilato il generale Romerales e tutti i principali esponenti politici e sindacali di sinistra.

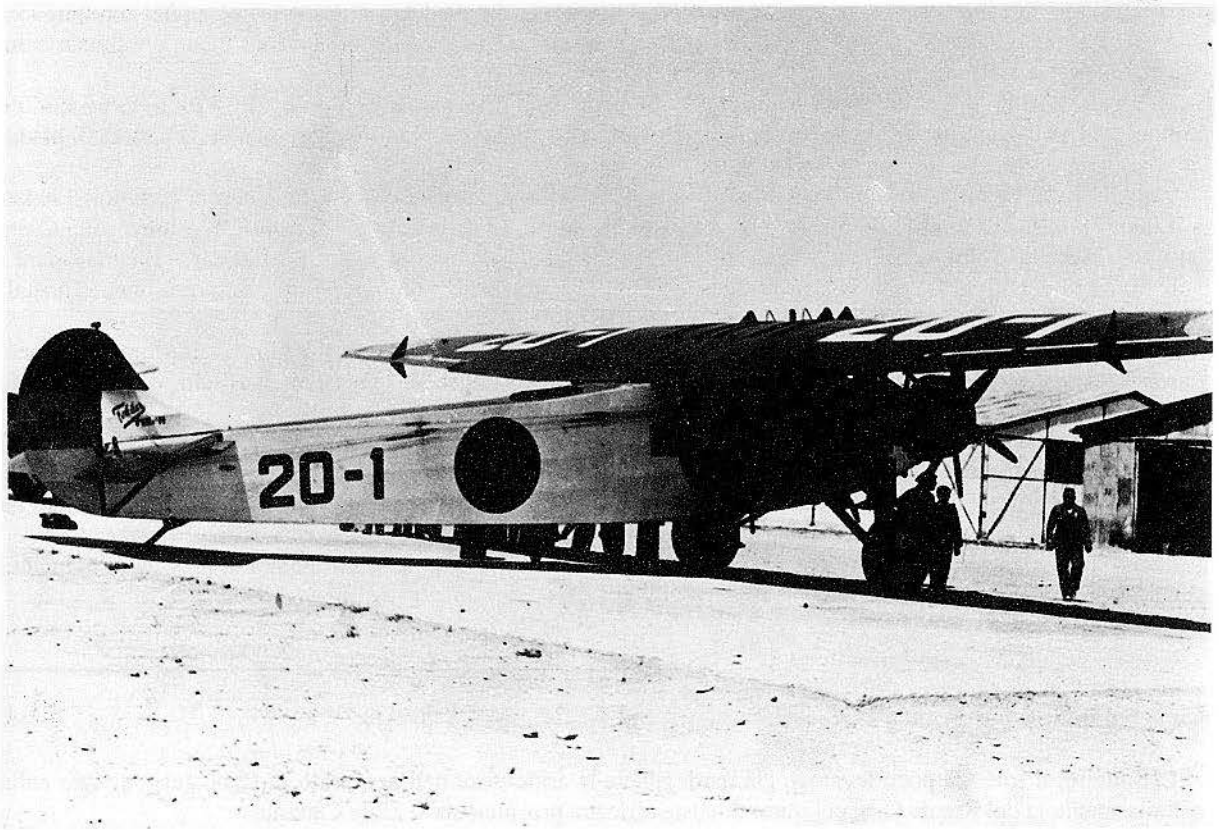
L'insurrezione era poi dilagata nel Marocco alla velocità del lampo. Secondo un piano studiato mesi prima da alti ufficiali dell'esercito, i punti strategici della colonia furono occupati dai reparti di "regulares" marocchini e di legionari.

Il successo dell'operazione fu comunicato a tutti i comandi militari della Spagna dal tenente colonnello Yagüe, comandante del Tercio di Ceuta, con il messaggio "Sin novedad" (nessuna novità): il segnale in codice che doveva dare il via al movimento insurrezionale nella penisola iberica.

A tarda sera del 17, mentre la notizia dell'insurrezione in Marocco si diffondeva a Madrid, il governo aveva preso immediate contromisure. Le navi da guerra di base ad El Ferrol dovevano muovere verso lo stretto di Gibilterra e bloccare le coste della colonia africana. Nel frattempo, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militar aveva avuto ordine di radunare in Andalusia tutti gli aerei da bombardamento pesante a grande autonomia per attaccare le basi dei ribelli nel Marocco. Il capo di Stato Maggiore della Aeronautica Militar, generale Nuñez del Prado ed il suo braccio destro, colonnello Hidalgo de Cisneros, passarono la notte fra il 17 ed il 18 luglio negli uffici del ministero dell'aeronautica di Madrid ad impartire ordini a tutte le basi aeree (1).

Nuñez del Prado era l'unico alto ufficiale repubblicano non preso completamente alla sprovvista dall'insurrezione.

1) Constanca de la Mora: *Gloriosa Spagna*; Editori Riuniti, Roma 1969, pag. 208.



Bombardiere trimotore Fokker F VIIb-3m "20-1" della Aeronautica Militar spagnola, squadriglia di Cabo Juby. A metà del luglio 1936, il 20-1 portò a Getafe il capitano A. Salas Larrazabal ed altri piloti, poi fuggiti a Pamplona con alcuni Breguet XIX, per unirsi al generale Mola.
(Archivio Juan Arraez Cerdà)

Per sua ispirazione, il corpo ufficiali dell'aviazione era stato da poco rimaneggiato rendendo l'Aeronautica Militar la più sicura fra tutte le forze armate repubblicane.

Le tre principali basi aeree della Spagna erano state affidate ad ufficiali lealisti. La quasi totalità degli aerei bellicamente efficienti era stata concentrata negli aeroporti attorno alla capitale.

Ai primi di luglio, Nuñez de Prado aveva sottratto ogni aereo atto all'impiego bellico al controllo degli elementi sospetti di simpatizzare per i partiti di destra.

Grazie a de Prado, alla vigilia della rivolta, negli aeroporti di Madrid erano concentrati 42 bombardieri e circa 23 caccia, accuratamente scelti fra i migliori ed i più efficienti, equivalenti a più di metà dell'intera forza della Aeronautica Militar.

Era noto che molti ufficiali dell'aeronautica avversavano il governo, tuttavia la maggioranza dei sottufficiali era politicamente orientata a sinistra. Su questi ultimi contava il colonnello de Cisneros - segretamente iscritto al Partito Comunista Spagnolo, quantunque aristocratico per nascita e stile di vita - il quale aveva occultamente organizzato speciali gruppi misti di militari d'aviazione e civili appartenenti ai partiti del Frente Popular, per difendere gli aeroporti e sorvegliare il personale sospetto (2).

Aviazione e Marina erano quindi i cardini dell'operazione messa in atto dal governo di Madrid, per battere l'insurrezione nel Marocco, ma il piano fallì per la quasi totale defezione degli ufficiali delle due armi.

Quasi tutti gli alti gradi della flotta passarono ai nazionalisti, ma, come vedremo, la flotta si ammutinò rimanendo fedele alla Repubblica. La maggioranza degli ufficiali dell'Aeronautica defezionò, mentre il lealista generale Nuñez de Prado fu catturato e fucilato dagli insorti di Zaragoza. I pochi ufficiali della marina e dell'aviazio-

2) Hidalgo de Cisneros: Cielo Rosso di Spagna, Editori Riuniti, Roma 1969, pag. 206.

Il 18 luglio 1936, il generale Nuñez de Prado volò a Zaragoza su un De Havilland Dragon Rapide nel tentativo di convincere il generale Cabanellas a rimanere fedele al governo repubblicano. La sua missione fallì. Un mese dopo, De Prado fu fucilato (n. d. A.).

ne, rimasti leali al governo, non riuscirono ad imporsi alla bassa forza ed agli improvvisati capi dei comitati, sicché i mezzi aerei e navali controllati dal governo furono impiegati caoticamente e senza alcun coordinamento. Ma vediamo come si svolsero i fatti.

All'alba del 18 luglio, dalle sparse basi aeree della penisola e delle lontane colonie, tutti i plurimotori civili e militari, atti ad eseguire missioni di bombardamento a lungo raggio, decollarono alla volta della base di Tablada-Sevilla, scelta come trampolino per le incursioni sulle piazzeforti ribelli nel Marocco.

A quella data, l'Aeronautica Militar possedeva appena sei bombardieri pesanti, tutti vecchi trimotori Fokker VII b3m - due sull'aeroporto di Getafe, uno a Cuatro Vientos e tre sulla base africana di Cabo Juby, sulla Costa de Oro - pertanto Nuñez de Prado aveva progettato di affrontare una eventuale insurrezione, armando pure i velivoli civili della LAPE (Lineas Aeropostales españolas), attrezzati a bombardieri di fortuna mediante l'installazione di rudimentali congegni lanciabombe (3).

Quattro moderni e veloci aerei passeggeri Douglas DC 2, ed alcuni Fokker VII b3m civili erano da giorni tenuti a disposizione assieme al loro personale di volo, agli ordini del capitano Mellado, dirigente delle LAPE (4).

Alle 3,05 del mattino del 18 luglio, Mellado pilotò da Barajas (Madrid) a Tablada-Sevilla un DC 2 carico del personale necessario per equipaggiare i due trimotori Fokker della LAPE colà parcheggiati.

A Tablada, gli aerei di linea dovevano essere armati con bombe in attesa dei tre Fokker militari richiamati da Cabo Juby. Poi i velivoli avrebbero attaccato in massa le basi dei ribelli nel Marocco Spagnolo.

L'aeroporto di Tablada, insieme base aerea militare e civile, era ritenuto un sicuro punto d'appoggio, in quanto situato alla periferia di Sevilla, città considerata "rossa".

Un aereo inglese per Franco

Il 18 luglio, il sole, da poco levatosi, già dardeggiava le aride piste dell'aeroporto di Cabo Juby, situato nella colonia spagnola del Rio de Oro, nel tratto di costa africana prospiciente le isole Canarie.

Uno dei tre Fokker militari colà stanziati si era da poco levato in volo per una normale missione di addestramento, approfittando dell'ultima frescura notturna, quando la quiete della base era stata improvvisamente rotta da un messaggio radio. Il comando dell'aviazione di Madrid ordinava l'immediato trasferimento a Tablada di tutti i bombardieri.

Le istruzioni aggiungevano che, fatto rifornimento di carburante e bombe a Tablada, i Fokker dovevano attaccare, insieme ad altri aerei, gli aeroporti di Tetuàn, Ceuta e Larache. I due Fokker rimasti a Cabo Juby decollarono ai comandi dei capitani Burguete e Diaz, mentre la stazione radio dell'aeroporto tentava inutilmente di collegarsi con l'aereo decollato sul far dell'alba. Il messaggio radio erano captati dal terzo Fokker, ma i piloti - luogotenenti Urija e Ureña - avevano deciso di raggiungere Larache per unirsi ai ribelli.

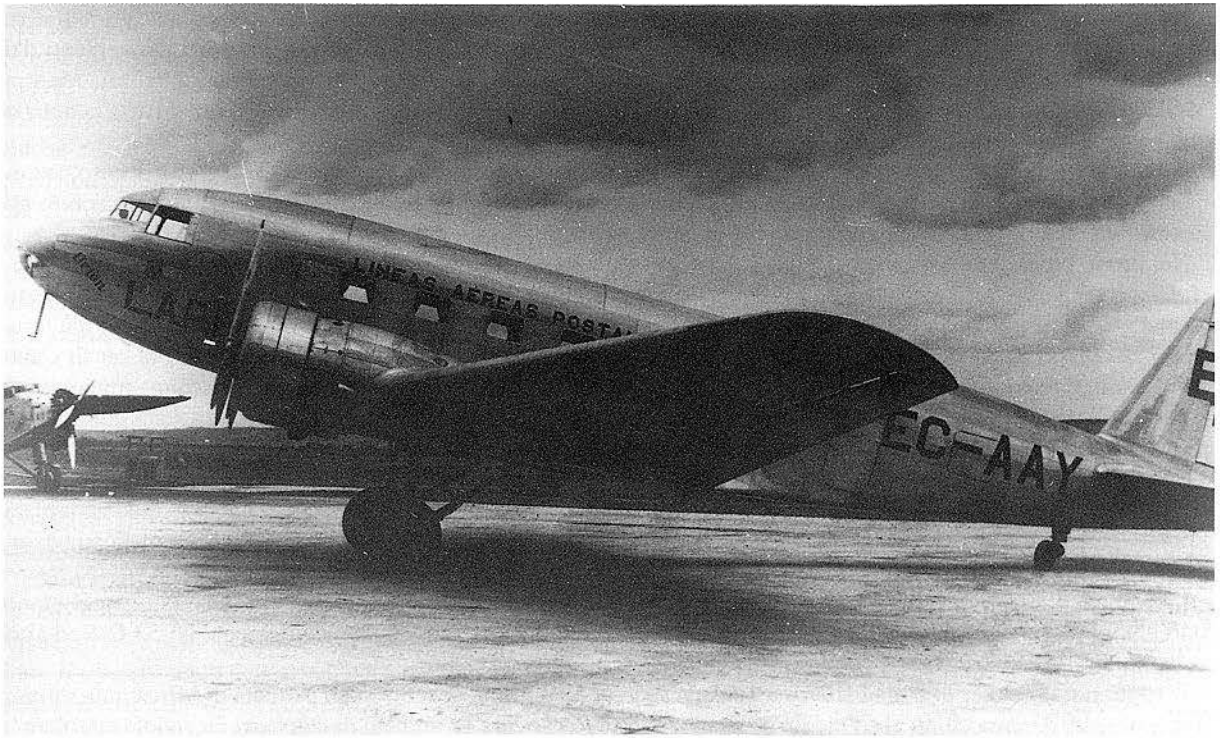
All'incirca nelle stesse ore, in cui il personale militare di Cabo Juby approntava per il volo gli apparecchi di Burguete e Diaz, un piccolo ed elegante bimotore De Havilland Dragon Rapide DH 89 - con le insegne della Olley Air Service, una piccola compagnia aerea inglese - stava per decollare dalla Gran Canaria, l'isola atlantica, 230 chilometri ad ovest del Rio de Oro.

Tre giorni innanzi, il velivolo, pilotato dall'inglese Bebb, era atterrato sull'aeroporto di Las Palmas, capitale delle Canarie. Il DH 89 - codice internazionale G-ACYR - proveniva da Croydon (Londra) con tre passeggeri, apparentemente impegnati in un lussuoso giro turistico. In realtà l'aereo era stato noleggiato dal giornalista monarchico Luis Bolin per trasferire nel Marocco il generale Francisco Franco, designato dagli insorti al comando dell'Armata d'Africa.

3) Secondo : Patrick Laureau, "L'Aviation Republicaine Espagnole", Docavia Editions Lariviere, Paris 1978, pagg. 23-24, nel luglio 1936, le LAPE avevano in linea i seguenti aerei :

4 moderni bimotori Douglas DC 2
5 trimotori Fokker VII b3m
1 trimotore Ford 4 AT
3 anziani trimotori Junkers G-24
2 idrovolanti bimotori Dornier Wal
1 antiquato Junkers F. 13
1 bimotore leggero DH 89 Dragon Rapide
1 monomotore BA Eagle

4) H. de Cisneros, op. cit. pag. 206.



Il Douglas DC 2 "EC-AAYI" che, il 18 luglio 1936, il capitano Mellado pilotò da Barajas (Madrid) a Tablada-Sevilla. Da Tablada, il DC 2 doveva attaccare i ribelli nel Marocco Spagnolo, ma, catturato, servì al capitano C. Haya per bombardare la flotta repubblicana.

(Archivio Juan Arraez Cerdà)

Un messaggio radio cifrato indirizzato a Franco arrivò a Las Palmas nella sera del 17, confermando che l'insurrezione aveva trionfato in Marocco. Guadagnata rapidamente le Canarie alla causa nazionalista nella notte fra il 17 ed il 18 luglio, Franco fece diffondere all'indomani da Radio Club di Tenerife un proclama annunciante la rivolta contro il governo di Madrid, indi lasciò l'isola a bordo del Dragon Rapide, che decollò intorno alle ore 14 del 18 da una pista accanto alla spiaggia di Las Palmas. Dopo tappe ad Agadir e Casablanca, al mattino del 19, l'aereo di Franco atterrava a Tetuàn, accolto sul campo da un impettito reparto d'onore della Legione.

L'Aeronautica Militar contro gli insorti

Nel giorno precedente la rivolta, il generale Queipo de Llano, comandante in capo dei carabinieri, era arrivato a Sevilla accompagnato da un aiutante di campo, con il cui solitario aiuto si accinse alla conquista della grande e popolosa città, nota per il suo attaccamento agli ideali rivoluzionari repubblicani.

Ufficialmente impegnato in un giro di ispezione ai reparti di carabinieri - un corpo di guardie di finanza - de Llano si infilò alle due del pomeriggio del 18 nell'ufficio del comandante della piazza, generale Villa Abrille, invitandolo senza troppi preamboli ad aderire alla ribellione.

Nè Villa nè i suoi ufficiali accettarono, ma rimasero sorprendentemente passivi quando Queipo de Llano approfittò della loro indecisione, per arrestarli ed assumere il comando della guarnigione. Nel trambusto, quasi l'intera forza militare di Sevilla si sbandò, sicché de Llano si trovò a comandare appena 130 soldati del reggimento Granada ed uno sparuto gruppo di 15 volontari falangisti, ai quali in un secondo tempo si aggiunsero gli uomini della Guardia Civil ed un reparto di artiglieri. Con queste magre forze de Llano rintuzzò subito un disperato tentativo delle milizie operaie. Occupò quindi i principali edifici pubblici, compresa la stazione radio, da cui prontamente diffuse notizia del successo dell'alzamiento disorientando gli avversari (5).

5) E. Faldella: Venti mesi di guerra in Spagna, Le Monnier, Firenze 1939, pag. 50.

Per tutta la giornata del 18 luglio, Tablada era stata teatro di avvenimenti a ritmo incalzante: sul far dell'alba, quando era atterrato il DC 2 del capitano Mellado, il personale era in agitazione per le notizie provenienti dal Marocco. Mellado aveva trovato un solo Fokker della LAPE, e per di più con i pneumatici sgonfi. Mentre Mellado dava disposizioni per rimetterlo in condizioni di volo, fra il personale della base si era diffusa la notizia che gli aerei sarebbero stati impiegati contro i ribelli nel Marocco.

Poco dopo si udirono colpi di arma da fuoco provenire dal campo. Il capitano Vara del Rey - un acceso nazionalista - stava sparando alcune fucilate contro un motore del DC 2 di Mellado per impedirne l'impiego contro gli insorti. Ma quando una raffica di colpi aveva abbattuto Vara del Rey, il DC 2 era ormai fuori uso.

Nel primo pomeriggio, erano atterrati a Tablada un altro DC 2 delle LAPE ed i due trimotori Fokker di Getafe, che il personale di terra aveva rifornito di carburante e bombe senza ulteriori opposizioni. Poi da Sevilla erano arrivate le prime notizie del colpo di mano attuato da Queipo de Llano. Di colpo l'atmosfera si era fatta più tesa. I piloti avevano allora deciso di decollare all'istante, senza ulteriormente attendere l'arrivo dei Fokker di Cabo Juby. Guidati da Mellado, gli aerei avevano regolarmente attaccato Tetuán distribuendo con assoluta imparzialità bombe sulla città e sull'aeroporto. Quattro civili erano stati uccisi e dodici feriti, inoltre era stata colpita una moschea sollevando l'indignazione della popolazione musulmana per la sacrilega profanazione del luogo sacro.

Sul finire del giorno, quando era già buio, due trimotori militari Fokker si presentarono all'atterraggio sulle piste di Tablada. Appena fermi, i velivoli furono circondati da autovetture dai fari accesi, cariche di gente armata fino ai denti. Erano i Fokker di Cabo Juby arrivati troppo tardi, quando la base aerea era da ore in mano ai nazionalisti, i quali non ebbero alcuna esitazione a fucilare i capitani Díaz e Burguete ed i loro sfortunati equipaggi.

L'operazione aerea governativa si era conclusa in passivo. Tablada era in mani ribelli. Due equipaggi erano stati catturati. Tutti gli aerei presenti a Tablada - tre Fokker VII b3m, un DC 2, alcuni vecchi Ni 52 C 1 ed altri velivoli - erano caduti in mano degli insorti.

Il 19 luglio, il Fokker di Ureña atterrò a Tablada sbarcando il primo soccorso dell'Armata d'Africa: una squadretta di soldati marocchini, che Queipo de Llano si affrettò caricare su un paio di autocarri facendola circolare in continuazione per tutta Sevilla. Bastò questo perché trovasse credito l'annuncio dell'arrivo in forze delle truppe marocchine: la notizia "¡Vienen los moros!" (arrivano i marocchini!) passò di bocca in bocca deprimendo ulteriormente il morale dei più accaniti repubblicani.

Il governo repubblicano si era intanto accorto che l'epurazione, attuata nei mesi precedenti, fra i ranghi degli ufficiali d'aviazione era stata troppo blanda.

Le basi di Logroño e León passarono in blocco alla ribellione e con loro un gruppo di Breguet XIX della 3ª Escuadra ed un gruppo Breguet XIX della 1ª Escuadra.

Il capitano Angel Salas Larrazabal ed altri aviatori fuggirono da Getafe a bordo di alcuni Breguet XIX, raggiungendo Pamplona, già in mano ai ribelli del generale Mola.

Con queste defezioni, l'armata di Mola, operante nel Nord della Spagna, si trovò a disporre di circa trenta bombardieri leggeri Breguet, ma nessun aereo da caccia. Sino alla fine di settembre, quando l'arrivo in Spagna dei primi Fiat CR.32 legionari permise a Franco di trasferire al Nord un paio di caccia, gli aerei nazionalisti del Nord furono facile preda dei caccia governativi.

Sconfitta dei militari a Madrid e Barcelona

Il 18 luglio, il generale Fanjul, capo del movimento nazionalista nella capitale era rimasto sorprendentemente inerte, limitandosi a consegnare nelle caserme le truppe ai suoi ordini, e lasciando così libero il campo ai sindacati, che assunsero l'iniziativa, proclamando un massiccio sciopero generale con effetti paralizzanti sull'intera città.

Sotto la pressione dei sindacati, il governo aprì gli arsenali alle milizie operaie che, quantunque sommariamente armate, mostrarono maggiore decisione e combattività dei militari, riuscendo in un paio di giorni a sbaragliare l'insurrezione in Madrid.

Caccia Nieuport e Breguet XIX decollati dagli aeroporti di Cuatro Vientos e Getafe bombardarono e mitragliarono la caserma Montana, nel centro di Madrid, quartiere generale di Fanjul (6). La caserma, estremo baluardo della ribellione, cadde nella mattina del 20 sotto gli assalti furibondi dei miliziani, che si vendicarono delle perdite subite massacrando la guarnigione.

Il 19 luglio, il generale Goded, comandante delle Baleari, arrivò all'idroscalo delle officine aeronavali di

6) P. P. Laureau : op. cit. pagg. 31.

Il 19 luglio, il generale Goded, comandante delle Baleari, arrivò all'idroscalo delle officine aeronavali di Barcelona scortato da quattro idro Savoia S. 62, per assumere il comando dell'insurrezione nella capitale catalana (7).

A Barcelona le sorti dell'insurrezione erano comunque già irrimediabilmente compromesse. Le milizie anarchiche e socialiste, appoggiate dagli Asaltos e dalla Guardia Civil, stavano inaspettatamente avendo ragione di circa dodicimila uomini dell'esercito e della Falange. Gli insorti, sconfitti nelle strade e barricatisi in alcuni edifici del centro, furono stanati dal fuoco ad alzo abbattuto dei cannoni catturati dai miliziani e dalle bombe dei Breguet XIX della base aerea del Prat de Llobregat guidati dal colonnello Sandino.

Uno dopo l'altro caddero l'albergo Colòn, l'Hotel Ritz, la Capitania General - dove si era asserragliato il generale Goded - ed infine, alle dieci di sera, dopo un durissimo bombardamento dei Breguet, anche la caserma Atarazana, ultimo centro di resistenza.

Ammutinamento della flotta

Secondo gli accordi segreti fra gli alti gradi della marina ed i generali insorti, la flotta doveva assicurare le comunicazioni fra il Marocco ed i porti della Spagna per garantire l'immediato arrivo nella penisola dei reparti marocchini (8). Ma gli ufficiali spagnoli avevano trascurato i fermenti sociali che avevano portato al governo il Frente Popular e tenuto in scarsa considerazione la costituzione di segreti "Comitati dei marinai". Questi errori ebbero conseguenze disastrose per gli insorti. La flotta si ammutinò e per oltre un mese bloccò in Marocco i reparti dell'Armata d'Africa. Per questo ritardo, la guerra civile anziché durare poche settimane continuò per anni. Il trasferimento dell'armata di Franco nella penisola, cominciò in grande stile solo dopo l'arrivo degli aerei italiani e tedeschi.

Alla vigilia della ribellione, la marina da guerra spagnola possedeva 95 unità di vario valore bellico, fra le quali due vecchie corazzate e sette incrociatori, di cui due in avanzata costruzione a El Ferrol (i moderni **Baleares** e **Canarias**) ed uno in demolizione a Cádiz (9).

Il 18 luglio, quando il governo repubblicano aveva ordinato a tutte le migliori unità di concentrarsi nelle acque dello stretto di Gibilterra, la corazzata **Jaime I** con due incrociatori e cinque cacciatorpediniere erano salpati dirigendosi verso le acque del Marocco Spagnolo. Durante la navigazione, i "Comitati dei marinai" erano entrati in azione uccidendo od imprigionando la maggiore parte degli ufficiali. I superstiti erano stati obbligati a mettere la loro competenza tecnica al servizio del governo.

Eccettuata la cannoniera **Dato** - che il 19 scortò dal Marocco alla penisola iberica un contingente di Regulares imbarcato sul mercantile **Cabo Espartel** - ai nazionalisti toccarono le sole navi da guerra bloccate nei porti, perché incapaci di prendere il mare. Tutte queste navi furono catturate quasi esclusivamente con l'aiuto dell'esercito.

In Galizia, a El Ferrol, l'esercito aveva subito attuato una radicale "limpieza" (pulizia), fucilando tutti gli ammutinati.

A El Ferrol i nazionalisti si erano impadroniti dell'incrociatore **Almirante Cervera** (in bacino per riparazioni), del cacciatorpediniere **Velasco** (con le turbine smontate), della vecchia corazzata **España** (in disarmo da anni) e dei due moderni incrociatori, con cannoni da 203 mm, **Baleares** e **Canarias**, ancora in allestimento e mancanti delle centrali di tiro e dell'armamento secondario. Sebbene incomplete, queste ultime due unità - messe rapidamente in condizione di uscire in mare, anche con l'aiuto della Regia Marina italiana - si dedicarono nei mesi seguenti ad una serie di micidiali scorriere contro il traffico marittimo diretto ai porti repubblicani (10).

Nelle prime cruciali settimane della guerra civile, le navi repubblicane ebbero l'assoluto controllo delle coste mediterranee e dello strategico stretto di Gibilterra.

La flotta repubblicana poteva intercettare ed affondare qualsiasi naviglio nazionalista osasse avventurarsi nello stretto per trasportare in Spagna uomini e mezzi dell'Armata d'Africa. Questa armata era la più efficiente dell'esercito spagnolo, sia per l'ottimo armamento sia per la qualità dei suoi duri soldati di mestiere, quindi se tardava troppo ad intervenire nella penisola iberica, le sorti della ribellione potevano essere irrimediabilmente compromesse.

7) Juan J. Maluquer Wahl: *La Aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil*, Editorial San Martin, Madrid 1980, pag. 54.

8) P. Broué e E. Temine, "La rivoluzione e la guerra di Spagna", Oscar Saggi Mondadori, Milano 1980, pag. 114; Hugh Thomas, "Storia della Guerra Civile Spagnola" Einaudi, Torino 1963, pag. 146; Jesus Salas Larrazabal, "Air War over Spain", Ian Allan LTD, Shepperton 1969, pag. 36.

9) José M. Budino: rivista mensile "Aviazione e Marina", n°91, luglio 1972, pagg. 75-80.

10) Ibidem



Breguet XIX, motore Lorraine, costruzione CASA. Nelle prime giornate dell'insurrezione, 59 tra i più efficienti Breguet XIX rimasero ai repubblicani, 30 combatterono al Nord con Mola e circa 12 in Andalusia. La scarsa velocità (215 Km/h) destinò il Breguet XIX ad essere facile preda dei caccia di ambedue le parti.
(Archivio Ejército del Aire)

Al Nord, le truppe del generale Mola erano in grado di sostenersi, e persino di attaccare, ma erano terribilmente a corto di munizioni. Al sud, in Andalusia, il generale Queipo de Llano, che teneva con scarissime forze Sevilla, Cordoba e Granada, non era assolutamente in grado di resistere ad una riscossa repubblicana.

Nel resto della Spagna, la sollevazione nazionalista era abortita con una serie di drammatici disastri.

A Madrid, Barcelona, Valencia, Màlaga, Oviedo, nei paesi baschi, le improvvisate milizie popolari avevano battuto nei combattimenti di strada i militari insieme ai loro alleati falangisti e monarchici conquistando cospicue quantità di armamenti ammassate negli arsenali.

Inebriati dal successo, i miliziani erano convinti di vincere. Tuttavia, sinché esisteva l'Armata d'Africa, i nazionalisti erano ancora in giuoco. Occorreva solo un sistema per trasferirla in Spagna prima che fosse troppo tardi. E Franco lo stava cercando.

L'aviazione spagnola al bivio

Nell'ultima decade del luglio 1936, le sparute risorse dell'aviazione spagnola furono messe a dura prova: quantunque lacerate dalle defezioni, assolsero una incredibile serie di missioni nelle più avventurose condizioni immaginabili.

L'Aeronautica Militar, afflitta da anni di lesina sui bilanci, schierava un assortimento di velivoli antiquati e logori. Nel luglio 1936 aveva in carico 203 velivoli bellici, compresi cinque esemplari di nuovi tipi in corso di valutazione per il rinnovo della linea (un monoplano da caccia Boeing P 281, tre caccia Hawker Fury 4-2 ed un ricognitore Osprey) (11).

I reparti caccia dell'Aeronautica Militar erano equipaggiati con 52 sesquiplani Nieuport Ni 52 C1, costruiti sotto licenza francese dalle officine Hispano Suiza di Guadalajara fra il 1929 ed il 1931. I reparti da ricognizione e bombardamento tattico leggero avevano in dotazione 122 biplani Breguet XIX, derivati da un progetto france-

11) Air Enthusiast Quarterly n°3, pag. 15.

se del 1920. Infine i reparti da bombardamento avevano in tutto sei venerandi trimotori Fokker VII b3m. L'Aeronautica Naval aveva in forza 78 velivoli bellici, fra cui sette patetici e vetusti caccia Martinsyde del 1918 (12).

L'aviazione spagnola - che nel decennio precedente era stata una forza tecnicamente valida ed adeguata ai compiti coloniali cui era stata chiamata ad assolvere. - si presentava in pessime condizioni al suo più importante appuntamento con la storia.

Nella convulsa spartizione ai nazionalisti erano toccati 85 aerei bellici, 3 aerei da trasporto e 12 da turismo, mentre ai repubblicani rimanevano 188 aerei bellici, 17 da trasporto e 150 da turismo ed addestramento.

L'aviazione nazionalista era debolissima e quasi priva di caccia, mentre i repubblicani, grazie alla preventiva concentrazione degli aerei sui campi della zona di Madrid, avevano una superiorità schiacciante: 50 caccia repubblicani (di cui 28 efficienti al volo), contro 7 nazionalisti (tutti inefficienti); 132 bombardieri terrestri e navali repubblicani contro 77 nazionalisti (13).

12) P. P. Laureau : op. cit. pagg. 223.

13) Situazione delle contrapposte forze era la seguente :

Situazione aviazione nazionalista al 20 luglio 1936 (secondo J. Salas Larrazabal op. cit. pag. 49)

Zona Nord

Bombardieri leggeri Breguet XIX	30 circa
Zona Sud e Marocco	
Bombardieri pesanti Fokker VII b 3m	3
Bombardieri leggeri Breguet XIX	30 circa (*)
Caccia Ni 52 C1	7 (**)
Idrovolanti Dornier Wal	10 (***)
Savoia S. 62	5
totale	85
Trasporti Douglas DC 2	1
DH 89 Dragon R.	1
Junkers Ju 52	1
Aerei Turismo	2 circa

(*) inclusi quelli sabotati a Tetuàn.

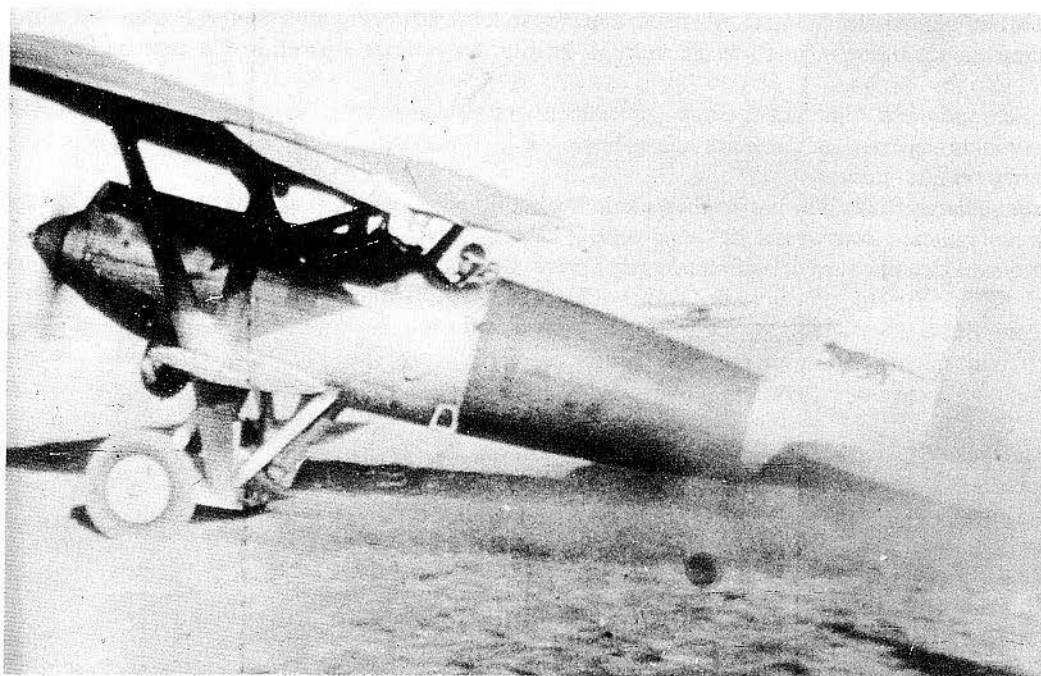
(**) tutti disarmati, altri 3 caccia ND 52 armati furono catturati il 21 luglio a Granada.

(***) alcuni fuori servizio.

Situazione Aeronautica Militar ed Aeronautica Naval repubblicane (secondo P. P. Laureau op. cit. pagg. 15-28) 20 luglio 1936

Bombardieri pesanti Fokker VII b 3m	1 efficiente
Bombardieri leggeri Breguet XIX	59
Vickers Vilbeest	27
Osprey	1
Caccia Ni 52 C1	45
Hawker Fury	3
Boeing 281	1
Idrovolanti Dornier Wal	20
Savoia S.62	25
Macchi M.18	6
totale	188
Aerei collegamento * DH 89 Dragon R.	4
Aerei trasporto * Fokker VII B 3m	5
* Douglas DC 2	3
Junkers Ju G 24	4
Junkers Ju F 13	1
Eagle	1
totale	17
Aerei turismo ed addestramento	150 (circa)

* velivoli adattati per l'impiego bellico ed estesamente impegnati in missioni di guerra sino quasi al novembre 1936



Estate 1936. Caccia Nieuport Ni 52 C1 governativo decolla per una missione di guerra. Sotto la larga fascia rossa, affrettatamente dipinta sulla argentea fusoliera, traspare la matricola 11-7 del Grupo 11 di Getafe.
(Archivio Patrick Laureau)

Inoltre le basi aeree repubblicane, ottimamente collocate nelle regioni centrali della Spagna, godevano di una invidiabile superiorità strategica che dava all'aviazione governativa la possibilità di spostare rapidamente le proprie forze concentrandole nei settori più critici, mentre i nazionalisti erano divisi fra nord e sud della penisola, in due zone lontane fra loro centinaia di chilometri e prive di reciproci collegamenti.

La Francia arma Madrid

Josè Pereira Giral, il liberale repubblicano subentrato al moderato Casares Quiroga alla guida del governo della Repubblica, prese l'immediata iniziativa di cercare all'estero le armi e gli aerei indispensabili alla Repubblica.

Il 19 luglio 1936, appena assunto l'incarico, Giral indirizzò al primo ministro francese Leòn Blum un telegramma, che così concludeva: "(...) colti di sorpresa da un pericoloso colpo militare, La prego aiutarci immediatamente con armi ed aeroplani. Fraternamente suo Giral.". Messaggio drammatico e con buone probabilità di essere ascoltato, in quanto si appellava alle affinità ideologiche col governo francese, l'unico in Europa ad avere connotati politici simili a quello spagnolo.

Nel dicembre 1935, al tempo in cui nei due paesi erano al potere le destre, era stato siglato un trattato commerciale, che ora - ironia della sorte - poteva essere utilizzato dai governi di sinistra spagnolo e francese, in base ad una clausola che prevedeva l'acquisto da parte della Spagna di materiale bellico per venti milioni di franchi.

Nella confusione del momento, nessuno in Spagna si era ricordato di questo accordo, già abbondantemente disatteso dagli spagnoli, dal momento che per rinnovare la linea dei propri reparti caccia avevano preferito l'inglese Hawker Fury agli aerei offerti dai francesi.

Il trattato fu rispolverato in fretta dal gabinetto francese, allorché la vendita dei primi aerei provocò le violente e risentite reazioni dell'opposizione parlamentare, reclamante a gran voce giustificazioni all'operato del governo (14).

14) H. Thomas: op. cit. pag. 226.

Il 21 luglio, l'ambasciatore spagnolo Càrdenas consegnò a Blum l'elenco delle armi richieste dal proprio governo, comprendente venti bombardieri Potez (15).

Nel pomeriggio del giorno stesso, due ufficiali dell'Aeronautica Militar arrivarono a bordo di un aereo delle LAPE all'aeroporto di Parigi Le Bourget, ufficialmente con l'incarico di visitare fabbriche aeronautiche, ma in realtà per trattare l'immediata fornitura di velivoli ed armi.

Nel frattempo l'ambasciatore De Càrdenas aveva deciso di dimettersi per aderire alla causa degli insorti. Due giorni dopo, alla vigilia dell'arrivo a Parigi del nuovo ambasciatore, il deputato socialista Fernando de los Rios, il primo consigliere d'ambasciata Cristobal Castrillo si dimise nel corso di una conferenza stampa in cui rese pubblico il telegramma inviato da Giral a León Blum, con il dettagliato l'elenco delle armi richieste.

Preoccupazioni britanniche

A questo punto, gli ambienti governativi inglesi avevano cominciato a preoccuparsi poiché la Francia, loro principale alleata, stava cacciandosi nel pericoloso vespajo suscitato dagli spagnoli. L'Inghilterra era allora governata da un gabinetto conservatore capeggiato da Baldwin.

Ministro degli esteri era il giovane ed aristocratico Antony Eden, esponente di una corrente particolarmente avversa agli stati totalitari -Italia e Germania in testa - ma nello stesso tempo priva di alcuna simpatia per la Repubblica Spagnola.

Winston Churchill, autorevole leader di questa corrente d'opinione, era fermamente avverso a che "il primo ministro francese dell'aeronautica consegnasse segretamente agli eserciti repubblicani apparecchi ed equipaggiamenti, senza riguardo allo stato precario dell'aviazione del suo paese."

Churchill non si limitava comunque ad esprimere le sue opinioni ad una ristretta cerchia di intimi. Il 31 luglio 1936, egli prese l'iniziativa di scrivere a Corbin, ambasciatore francese a Londra "Sono certo che se la Francia mandasse aeroplani all'attuale governo di Madrid e gli italiani ed i tedeschi facessero pressione dalla parte opposta, le forze qui dominanti (i conservatori) proverebbero simpatia per il comportamento della Germania e dell'Italia" (16).

Malraux e le forniture di aerei francesi

Sollecitato dall'ala più estrema del Front Populaire e dal partito comunista, il governo francese stava segretamente preparando la spedizione di armi alla Spagna.

A nulla erano servite le esortazioni rivolte, il 23 luglio, da Eden a León Blum, in visita a Londra. Quando Blum aveva confermato che la Francia avrebbe fornito armi alla Repubblica Spagnola, ad Eden non era rimasto altro che raccomandare al francese di agire in modo discreto per non esporsi a complicazioni internazionali (17).

L'appena avviato progetto di nazionalizzazione dell'industria aeronautica francese complicava maledettamente la vendita degli aerei agli spagnoli, in quanto lo stato francese, come nuovo proprietario, si sarebbe apertamente esposto in prima persona. Il sottile problema fu risolto dallo stesso ministro dell'aviazione Pierre Cot, con la compiacenza del Messico. Gli aerei figurarono acquistati da questo paese, poi rivenduti alla Repubblica Spagnola.

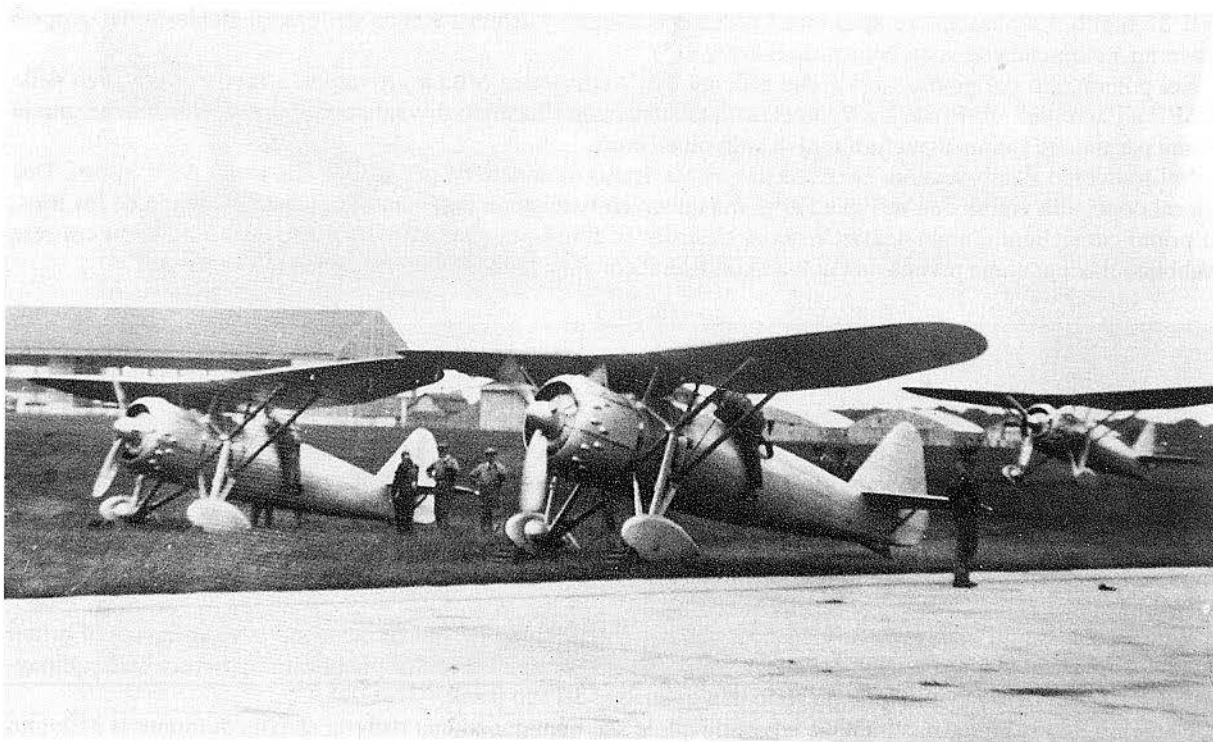
L'intermediazione fra le industrie francesi ed il Messico fu affidata ad una società di comodo diretta dallo scrittore di sinistra André Malraux. Però una serie di inciampi burocratici aveva provocato alcuni ritardi nel perfezionamento dei contratti d'acquisto.

Infine vi era stata la opposizione del radicale Delbos, ministro degli esteri del governo Blum, insorto contro l'impiego di piloti militari francesi per il trasferimento dei velivoli in Spagna. Ma, dato che la Repubblica aveva pochi piloti e già tutti assorbiti dalle esigenze della guerra, Cot e l'ambasciatore Los Rios accettarono l'idea,

15) La stampa francese pubblicò la lista degli armamenti chiesti da Giral a Blum, sottratta all'ambasciata spagnola dal consigliere Castrillo. Il superiore di Castrillo, l'ambasciatore Càrdenas, diplomatico di vecchia tradizione, si era astenuto dal divulgarla sebbene fosse di sentimenti antirepubblicani (n. d. a.).

16) Winston Churchill : *La Seconda Guerra mondiale, parte prima*, A. Mondadori Editore, luglio 1948, pagg. 243-244.

17) H. Thomas: op. cit. pag. 232.



Base aerea militare repubblicana del Prat del Llobregat. Primi d'agosto 1936. Caccia Dewoitine D 371, appena consegnati tramite i piloti della squadriglia di Malraux, con ali e fusoliere prive dei contrassegni di nazionalità. (Archivio Patrick Laureau)

lanciata da Andrè Malraux, di organizzare una squadriglia internazionale i cui piloti dovevano arruolarsi nell'aviazione spagnola (18).

Spronato da Cot, Andrè Malraux iniziò subito il reclutamento dei piloti per la sua squadriglia. Nel frattempo le spedizioni di materiale bellico francese erano già state avviate, e non con la discrezione suggerita da Eden a Blum.

Il 24 luglio, il piroscafo **Ciudad de Tarragona** era entrato nel porto di Marsiglia scortato da una torpediniera spagnola, ed il giorno successivo caricava nelle stive una grossa partita di materiale bellico.

La stampa francese intanto informava che, alla fine di luglio, 300 tonnellate di benzina avio erano state consegnate ai catalani a Port de Buc.

La situazione era seguita con crescente apprensione dal governo italiano: nonostante le documentate rivelazioni di Castrillo e Barroso, il polverone sollevato dai giornali francesi d'opposizione e le informazioni del colonnello Gabrielli, addetto militare italiano a Madrid, sino alla sera del 24 luglio Roma rimase incerta sulle reali intenzioni della Francia di dare corso alle forniture (19).

Il dubbio fu risolto quando un membro del gabinetto francese confidò all'ambasciatore tedesco a Parigi, von Welczek, le vere intenzioni del governo Blum.

Le informazioni di von Welczek, prontamente rimbalzate da Berlino a Roma, portarono ad un radicale capovolgimento nelle decisioni di Mussolini, sino a quel momento poco incline ad accorrere in aiuto dei nazionalisti.

L'espedito delle vendite fittizie tramite il Messico era stato rapidamente smascherato. Il 27 luglio, i giornali della destra francese accusarono il ministro dell'aviazione Cot di avere ordinato Armée de l'Air la riconsegna di velivoli alle fabbriche, affinché queste potessero più comodamente rivenderli al governo di Madrid (20).

18) José Gomà: "La Guerra en el aire", Editorial A H R, Barcelona 1958, pag. 61.

19) Alcofar Nassaes : La Aviación Legionaria en la Guerra de España, Editorial Euros, Barcelona 1975, pag. 16. A. Nassaes è lo pseudonimo del dott. Luis Infiesta, direttore dell'Istituto di Storia della Catalogna.

20) "Action Francaise" e "Echo de Paris" : edizioni del 27 luglio 1936.



Prat del Llobregat, agosto 1936. Bombardiere Potez 540 appena consegnato alla Repubblica Spagnola. Mancano le mitragliatrici e la matricola militare, ma la rossa fascia repubblicana è già sulla fusoliera.
(Archivio Patrick Laureau)

Il governo del Front Populaire - ormai scopertamente impegnato a fornire armi ed aerei al governo "rosso" - trovava crescenti difficoltà a giustificare il suo operato di fronte all'opinione pubblica interna ed all'alleata Inghilterra, allorché, il 30 luglio, giunse notizia che due aerei militari italiani, diretti nel Marocco Spagnolo, avevano fatto atterraggi di fortuna in Algeria.

Léon Blum ne fu informato mentre stava concludendosi la seduta della commissione senatoriale per gli affari esteri, cui egli aveva appena esposto la situazione creata dalla guerra civile in Spagna.

La notizia non sembrò turbarlo, anzi ne parve sollevato, tanto che confidò al senatore comunista Marcel Cachin: "Dal momento che dall'altra parte hanno ceduto aerei ai ribelli, io non sono più tenuto ad osservare la regola" (21).

Non più impacciati da ragioni di opportunità politica, i trasferimenti di velivoli francesi sul suolo spagnolo, si svolsero quasi alla luce del sole, godendo di ampia e puntuale pubblicità sulla stampa.

Il 4 agosto sei caccia Dewoitine 371 - i migliori della specialità a disposizione dell'Armée dell'Air - decollarono da

Villacoublay per la base militare di Toulouse-Fracanzal, nei pressi della frontiera spagnola.

Nei giorni successivi, a Fracanzal atterrarono altri otto Dewoitine 371 e dodici moderni bombardieri medi Potez 540, attesi sul campo dai piloti della squadriglia internazionale e da quelli dell'Aeronautica spagnola incaricati di trasferirli in Spagna. Entro l'8 agosto tutti i quattordici caccia ed i dodici bombardieri avevano lasciato la base aerea francese raggiungendo quella spagnola del Prat de Llobregat (Barcelona).

Il 2 agosto, il governo francese presentò alle cancellerie degli stati europei la bozza di un piano di non intervento nella guerra civile spagnola, ma continuò contemporaneamente a fornire e smistare partite d'armi dirette nella Repubblica Spagnola.

Il 3 agosto, un aereo delle LAPE, proveniente da Madrid via Bordeaux, scaricò all'aeroporto di Le Bourget 1.200 chilogrammi d'oro, destinati ad alimentare i fondi a disposizione della commissione d'acquisto spagnola insediata a Parigi in Avenue George V, con l'appoggio dell'infaticabile filorepubblicano Pierre Cot.

21) Quotidiano "Le Journal", edizione del 31 luglio 1936.

Trafficienti d'armi in Gran Bretagna

Nell'attesa di ricevere più consistenti forniture di velivoli dai governi loro alleati, sia nazionalisti che governativi tentarono di fare acquisti direttamente sul mercato aeronautico dei paesi dove le vendite di aerei erano ancora libere.

Una delegazione governativa spagnola si recò a Londra il 6 agosto riuscendo ad acquistare 18 aerei di tipo commerciale e da addestramento.

Gli emissari di Mola riuscirono invece a procurarsi quattro Fokker XII b3m di terza mano ceduti in blocco per 38.000 sterline. Cifra astronomica, equivalente a 3.534.000 lire dell'epoca, pari al prezzo di quattro bombardieri pesanti italiani Savoia Marchetti S.81, nuovi e completamente equipaggiati.

Il trasferimento in volo dei quattro Fokker dal Regno Unito alla Vieja Castilla era finito con un romanzesco disastro: solo uno era giunto indenne a destinazione, altri due si erano fracassati per strada ed uno era stato sequestrato in Francia.

Tuttavia Mola, pressato dalla necessità, riuscì ad acquistare in Gran Bretagna altri sette velivoli, fra i quali tre Dragon Rapide e due altri trimotori Fokker 3m, il cui trasferimento ebbe luogo poco prima che il governo britannico mettesse in vigore - a partire dal 15 agosto - l'embargo sulle forniture belliche dirette in Spagna, includendovi anche aerei civili di ogni tipo poiché l'opinione pubblica britannica era rimasta indignata nell'apprendere che velivoli civili acquistati nel Regno Unito erano impiegati in missioni di guerra.

Il provvedimento del governo Baldwin pose la fine alle pittoresche operazioni commerciali nel Regno Unito, tuttavia i repubblicani riuscirono ad acquistarsi aerei di tipo civile per ancora un paio d'anni.

Capitolo II

COINVOLGIMENTO DELL'ITALIA E DELLA GERMANIA

I rapporti italo spagnoli precedenti la guerra civile

Mussolini ed i complotti monarchici

Negli anni fra la fine della prima guerra mondiale ed il 1936, i legami politici e commerciali fra Italia e Spagna erano stati alquanto scarsi. Fra le due nazioni esisteva un generico trattato d'amicizia firmato nel 1926 e rinnovato nel 1928.

Con la proclamazione della Repubblica Spagnola, nell'aprile 1931, la classe politica salita al potere - a maggioranza socialista e repubblicana - era ideologicamente ostile al fascismo e propensa più a stringere rapporti con la vicina Francia, che a rinsaldare i vecchi vincoli d'amicizia con l'Italia.

L'atteggiamento poco amichevole del governo spagnolo aveva indotto il governo italiano a prestare attenzione alle destre monarchiche, in testa al cui programma stava il rovesciamento dell'ordinamento repubblicano.

Un anno dopo la proclamazione della Repubblica Spagnola, l'aviatore Juan Ansaldo, emissario del generale Sanjurjo - allora in esilio dopo un fallito colpo di stato - aveva trovato a Roma ascolto e promesse di aiuti, questi ultimi sotto forma di una modesta fornitura d'armi.

Alla fine del 1933, le elezioni in Spagna avevano mandato alle Cortes una maggioranza di centro destra, quindi i rapporti fra le due nazioni erano notevolmente migliorati.

Nello stesso anno, José Antonio Primo de Rivera - capo della Falange, un piccolo partito di destra di ispirazione vagamente fascista - si era recato a Roma, dove era stato ricevuto da Mussolini (1).

Era stato quasi un pellegrinaggio ideologico, che non aveva però portato a particolari accordi per il futuro.

Intese più precise erano invece state prese durante un colloquio fra Calvo Sotelo - il leader monarchico la cui uccisione doveva essere la scintilla della guerra civile - ed il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo.

Balbo, parlando a nome di Mussolini, aveva promesso aiuti italiani ad una eventuale sollevazione antirepubblicana.

1) La Falange Española - fondata il 23 ottobre 1933 da José Antonio Primo de Rivera - in origine era un movimento repubblicano e progressista, con un largo seguito fra la gioventù universitaria.

Agli inizi de Rivera era contro la violenza, tuttavia - travolto dal clima di sangue caratterizzante la lotta politica spagnola agli inizi degli anni '30 - a imitazione delle altre organizzazioni politiche spagnole, formò squadre d'azione.

José Antonio de Rivera, imprigionato nel marzo 1936 dal governo Azana, fu fucilato nel carcere di Alicante il 20 novembre 1936. Senza il suo capo carismatico, la Falange fu snaturata dalla fusione con il movimento monarchico carlista, assumendo il nome di Falange Española Tradicionalista y de la J.O.N.S.: un obbrobrio ideologico imposto da Franco per costituire un partito unico legato alla sua persona (n.d.A.).

L'accordo con i monarchici spagnoli era stato perfezionato nel marzo 1934, quando quattro loro esponenti avevano formalmente garantito che, dopo la progettata insurrezione, il nuovo governo spagnolo avrebbe denunciato il trattato segreto stipulato fra Francia e Spagna.

Negli ambienti del Ministero degli Esteri italiano si era convinti che questo trattato contenesse clausole militari particolarmente pericolose per l'Italia, fra cui la concessione ai francesi dell'uso di basi nelle Baleari e di libero transito attraverso la Spagna, per trasferire in Francia le truppe stanziate nell'Africa Settentrionale francese.

Nell'accordo stipulato con i monarchici, l'Italia si impegnavo a riconoscere il nuovo governo insediato con il colpo di stato.

A parte, Mussolini aveva promesso 1.000 fucili, 10.000 bombe a mano, 200 mitragliatrici ed un milione e mezzo di pesetas (2). Tutto sommato un aiuto materiale abbastanza modesto e non certo sufficiente a fomentare una guerra civile in una popolosa nazione con 25 milioni di abitanti.

Una parte del finanziamento - 500.000 pesetas - era stata immediatamente versata, quanto alle armi: non erano mai arrivate.

Il 5 dicembre 1934, l'incidente di Ual Ual, aprì formalmente la già latente crisi nei rapporti italo etiopici. Alcuni mesi più tardi ebbe inizio la guerra d'Abissinia, che assorbì tutte le risorse e l'attenzione del governo italiano.

L'interesse italiano per la Spagna si raffreddò, tanto che i cospiratori monarchici si rivolsero alla Germania, che non ebbe difficoltà a vendere loro le armi richieste. La partita acquistata dai monarchici - mitragliatrici, fucili e relative munizioni - fu quasi interamente confiscata su territorio belga, mentre era in transito per essere imbarcata ad Anversa. Appena 300 mitragliatrici giunsero in Spagna.

Nel febbraio 1936, il generale Sanjurjo andò in Germania, munito di una raccomandazione del colonnello Beigbeder addetto militare spagnolo a Berlino, tramite il quale ottenne un colloquio con l'ammiraglio Canaris, capo dell'Abwehr, il servizio segreto militare tedesco (3).

Fra i vari gruppi di opposizione al governo repubblicano, i monarchici erano comunque i più attivi, ed erano riusciti stabilire buoni contatti con Italia e Germania.

Tuttavia i loro sforzi puntavano più a restaurare la monarchia, che a esautorare il governo in carica. Infatti i loro complotti erano continuati anche quando, fra il novembre 1933 ed il febbraio 1936, il governo era passato nelle mani dei partiti di centro destra.

A differenza dei monarchici, i militari non sembravano ostili al governo, anzi, nel 1934, si erano prodigati a sostenerlo intervenendo a sedare la sanguinosa rivolta dei minatori nelle Asturias.

L'esercito spagnolo, vero motore della ribellione del luglio 1936, si era sempre astenuto per tradizione dal sollecitare appoggi stranieri. Fiducioso delle proprie forze, non aveva dubbi di arrivare al successo, anche senza interventi estranei.

Sanjurjo morì a Lisbona, il 20 luglio, nel rogo dell'aereo che stava conducendolo a Burgos, dove doveva assumere la carica di capo provvisorio dello stato.

La sua fine capitò nel momento in cui la vigorosa reazione dei sindacati e delle sinistre stava facendo crollare le illusioni degli insorti di conseguire una facile vittoria.

Nella sera del 20 luglio, la maggioranza dei grandi capi militari dell'"Alzamiento" era morta o prigioniera. Di tutti loro rimanevano solo i generali Francisco Franco ed Emilio Mola, l'uno nel Marocco, l'altro nella Vieja Castilla, separati da un braccio di mare controllato dalla flotta repubblicana e da cinquecento chilometri di territorio difesi da decine di migliaia di uomini in armi.

Gli appelli di Franco - L'iniziale rifiuto di Mussolini

Appena arrivato in Marocco, Franco si era reso conto che la sollevazione era gravemente compromessa dall'ammutinamento della flotta: doveva subito ottenere alcuni aerei da bombardamento per neutralizzare le navi da guerra repubblicane che impedivano alle sue truppe di passare lo stretto di Gibilterra.

2) John Coverdale: "I Fascisti italiani alla guerra di Spagna", Laterza, Bari 1977, pag. 45.

L'opera dello storico americano - I edizione Princeton University Press, Princeton (N. J.) 1975, col più appropriato titolo "Italian Intervention in the Spanish Civil War" ("L'intervento italiano nella Guerra Civile Spagnola") - è una delle migliori e più documentate opere sulla partecipazione italiana al conflitto spagnolo.

3) H. Thomas: op. cit. pag. 103.

Una richiesta di aerei fu subito inoltrata ai governi italiano e tedesco, e con una tale sicurezza, da non lasciare dubbi che Franco fosse perfettamente informato sui precedenti contatti dei congiurati monarchici.

Nella stessa sera del 19 luglio, il Dragon Rapide che aveva portato Franco a Tetuàn era di nuovo in volo; a bordo il solito Bebb con una delegazione di tre persone capitanata da Luís Bolin latore di una lettera personale di Franco a Mussolini.

Prima di dirigere su Roma, il Dragon Rapide andò a Lisbona, dove la lettera di Franco fu controfirmata da Sanjurjo in procinto di partire per Burgos; indi proseguì per Biarritz, dove Bolin ed il suo seguito proseguirono in treno per Roma.

Il 20 luglio, sotto l'assillo dell'urgenza, Franco aveva convinto il consolato italiano di Tangeri ad inoltrare a Roma una telegramma per sollecitare la fornitura di otto aerei Caproni.

Il telegramma, firmato dall'addetto militare maggiore Giuseppe Luccardi, era pervenuto a Roma nel mattino successivo direttamente sul tavolo del capo del Servizio Militare Italiano (S.I.M.).

Il messaggio, inoltrato al capo del governo con un commento negativo del S.I.M., fu esaminato nella giornata stessa. Un energico "NO", vergato dal Duce sul documento, avallò il parere del S.I.M..

Bolin, nel frattempo arrivato a Roma, si era rivolto direttamente all'ex Re di Spagna, Alfonso XIII, residente nella capitale italiana. Grazie ai buoni uffici del Re, Bolin era riuscito ad ottenere un colloquio con il ministro degli esteri, conte Galeazzo Ciano.

Nella mattina del 22, Luís Bolin accompagnato dal marchese de Viana, gentiluomo del seguito di Alfonso XIII, era stato introdotto nello studio di Ciano, presso il Ministero degli Esteri. Quando era ancora sottosegretario al Ministero della Cultura Popolare, Ciano aveva avuto contatti con i falangisti spagnoli e si era personalmente adoperato per fare avere a Josè Antonio Primo de Rivera un finanziamento di 35.000 pesetas.

Ciano accolse con cordialità i due spagnoli. Molto attento mentre Bolin gli esponeva lo scopo della sua missione, egli parve particolarmente interessato quando gli furono illustrate le finalità della ribellione al governo del "Frente Popular". Naturalmente - disse agli spagnoli - egli non poteva impegnarsi se non dopo avere consultato il Duce. Avrebbero dovuto tornare il giorno seguente.

Nel mentre a Tetuàn, Franco - fremendo d'impazienza per la snervante attesa - aveva sollecitato un nuovo colloquio con il maggiore Luccardi, con cui, il 21 luglio, si era incontrato alla frontiera fra la zona internazionale di Tangeri ed il protettorato spagnolo. Reiterò la richiesta di otto aerei aggiungendo che erano indispensabili per trasportare le sue truppe oltre lo stretto bloccato dalla flotta "rossa". Aggiunse pure che analoga richiesta era già stata inoltrata al governo tedesco (4). Ciano fu subito informato del colloquio da un telegramma del ministro plenipotenziario, Rossi del Lion Nero.

In quel momento il ministro degli esteri aveva già espresso a Mussolini opinioni favorevoli alla richiesta di Franco. Tuttavia il Duce era rimasto di parere contrario: i difficili momenti della guerra d'Etiopia erano ancora troppo recenti. Un'altra crisi internazionale, per di più emergente dalla insidiosa penisola iberica, ispirava prudenza al suo fiuto politico. Perciò, il 23 luglio, quando i due spagnoli si recarono all'appuntamento con Ciano presso il Ministero degli Esteri, invece del ministro trovarono il suo segretario, Filippo Anfuso, dal quale furono liquidati con gentile fermezza.

Da Tangeri, nel frattempo, continuavano ad arrivare telegrammi del maggiore Luccardi con i sempre più pressanti solleciti di Franco.

Il 24 mattina, arrivò a Roma una missiva di Luccardi con l'informazione, passatagli da Franco, che confermavano l'invio di venticinque aerei francesi da Marsiglia a Barcelona, ma neppure questo telegramma smosse Mussolini dal suo atteggiamento negativo..

La decisione

Il 21 luglio, i delegati del Comintern e del Profintern si erano riuniti a Mosca per concertare gli aiuti da inviare alla Repubblica Spagnola (5).

La stampa sovietica aveva sino dall'inizio bollato la sollevazione dei militari come un attacco fascista contro la democrazia (6).

4) Alcofar Nassaes: op. cit. pag. 16.

5) Secondo H. Thomas (op. cit. pag. 226), le prime informazioni circa la riunione trapelarono nel 1937.

6) G. Jackson: La Repubblica Spagnola e la Guerra Civile, Edizioni il Saggiatore, Milano 1967, pag. 291.

Gli antifascisti italiani esuli in Francia si erano subito schierati a favore dei repubblicani spagnoli, nella cui lotta intravedevano la prima riscossa della democrazia contro il fascismo (7).

Prima ancora che Mussolini avesse preso posizione in favore dei nazionalisti, fuoriusciti italiani e sinistre francesi all'unisono avevano già attribuito al governo repubblicano la patente di campione della lotta antifascista. "Oggi in Spagna, domani in Italia" era la parola d'ordine degli esuli italiani che accorrevano in Spagna a combattere per la Repubblica.

L'atteggiamento astensionista di Mussolini durò sino alla tarda sera del 24 luglio, quando arrivò a Roma una nuova delegazione spagnola, inviata dal generale Mola e capeggiata da quell'Antonio Goicoechea che nel 1934 aveva brigato per ottenere l'appoggio italiano ad un colpo di stato monarchico.

Invece di fare anticamera, la delegazione fu invitata al Ministero degli Esteri per l'indomani mattina. Tuttavia gli spagnoli non avrebbero mai ricevuto alcun invito se poco prima non fosse arrivata da Berlino copia del rapporto di von Welczek, ambasciatore tedesco a Parigi, che confermava l'impegno francese ad aiutare il governo repubblicano.

Anche le rivelazioni dei quotidiani francesi della sera non lasciavano più spazio ai dubbi. La Francia era decisa ad armare il governo di Madrid.

Del mutamento di rotta del suo governo fu subito edotto pure il console di Tangeri Rossi, del Lion Nero, il quale ricevette un telegramma di Ciano che invitava il generale Franco a precisare le sue richieste.

La decisione era stata presa poiché il Duce si era convinto che una vittoria repubblicana avrebbe portato la Spagna nell'orbita francese, e ciò costituiva per l'Italia una intollerabile minaccia politica e strategica. La sconfitta della ribellione, interpretata in chiave antifascista, poteva inoltre avere gravi ripercussioni interne (8).

All'indomani la delegazione spagnola fu ricevuta da Ciano. Goicoechea assicurò con molta enfasi che "con l'immediata fornitura di alcuni aerei e con molte armi gli insorti avrebbero preso Madrid e debellato i governativi in poche settimane. Gli impegni assunti dai monarchici nel 1934 erano confermati.". Ciano, dopo aver ascoltato con molta attenzione, promise l'invio di dodici bombardieri con relativi rifornimenti.

Il 26, tramite il solito Luccardi, arrivò un'ulteriore lista delle urgenti e non tanto più modeste richieste di Franco: 12 aerei da trasporto, 12 aerei da ricognizione, 10 aerei da caccia, 3.000 bombe per aereo, 40 mitragliatrici antiaeree e, per soprammercato, quattro o cinque navi da trasporto.

Parallelamente alla via italiana, Franco stava saggiando anche quella tedesca. Il 21 luglio, l'ex addetto militare spagnolo a Berlino, colonnello Beigbeder, aveva spedito da Tetuàn un messaggio all'addetto militare germanico a Parigi, colonnello Kuhlental, chiedendogli di interessarsi presso ditte tedesche per l'acquisto di 10 velivoli da trasporto pesante.

Nella sera stessa, da Tetuàn era decollato un trimotore Ju 52 della Lufthansa, arrivato poche ore prima da Las Palmas. Il pilota della Lufthansa, Ernest Henckel, aveva accettato con entusiasmo di portare a Berlino una missione composta da Francisco Arranz, capitano d'aviazione, Adolf Langenheim, capo della sezione del partito nazista di Tetuàn e Johannes Bernhardt, commerciante tedesco residente a Tetuàn (9). Ai tre era affidata una lettera personale di Franco ad Hitler.

Il volo fu sino dall'inizio travagliato ed avventuroso. Poco dopo il decollo, un'avaria al motore costrinse lo Junkers ad atterrare a Sevilla Tablada. La riparazione prese tutto il giorno seguente.

Decollato all'una di notte del 24, l'aereo fu obbligato a ritornare a Sevilla a causa dell'irregolare funzionamento dei motori. Ma trovò le luci dell'aeroporto spente per timore di incursioni degli aerei repubblicani, che già avevano lanciato bombe nella notte del 19 ed al mattino del 20.

Il trimotore tedesco fu obbligato a circuitare lentamente per il resto della notte e solo all'alba riuscì ad atterrare. Rimediato il guasto, il velivolo riprese il volo alle 10 del 25 luglio puntando su Marsiglia. I passeggeri ebbero un momento di emozione quando il loro velivolo incuriosì un caccia repubblicano all'altezza di Albacete. I contrassegni germanici convinsero il pilota governativo a lasciar perdere. A notte fonda, dopo scali di rifornimento a Marsiglia e Stoccarda, lo Junkers posò infine le ruote sulla amica pista di Berlino Tempelhof (10).

7) Carlo Rosselli, leader del movimento Giustizia e Libertà, invitò dalla Francia i partiti italiani in esilio a preparare un intervento armato. L'iniziativa si concretizzò in una riunione avvenuta il 24 luglio 1936 (vedi: Aldo Garosci, "L'intervento di Giustizia e Libertà", testo della conferenza tenuta in Roma il 27 novembre 1981).

8) Secondo J. Coverdale (op. cit. pagg. 72 e 76) "L'anticomunismo fu effettivamente un elemento importante nella decisione di Mussolini di aiutare i ribelli". Tesi confermata da Galeazzo Ciano che definì l'intervento in Spagna "una guerra ideologica combattuta fuori casa senza realizzazioni immediate" (G. Ciano: Diario 1937-1943, Rizzoli, Milano 1980).

9) Johannes Bernhardt, un tedesco fornitore dell'intendenza dell'Armata d'Africa, nel giugno 1936 aveva offerto al generale Sanjurjo di procurargli a credito aerei da trasporto Junkers Ju 52 (G. Jackson: op. cit. pag. 282).

10) J. Salas Larrazabal: op. cit. pag. 54; J. Gomà: op. cit. pag. 66.

Gli ambienti del Ministero degli Esteri tedesco non avevano dato importanza alla missiva spedita in precedenza dal colonnello Beigbender, ma il generale Franco aveva buone conoscenze nel partito nazista ed un sostenitore nell'ammiraglio Canaris capo dell'Abwehr.

Tramite l'Abwehr, la lettera di Franco fu recapitata ad Hitler ed i suoi latori furono ricevuti dal dittatore l'indomani sera a Bayreuth, ma quando i tre arrivarono al cospetto di Hitler, l'intervento dell'Italia era già stato deciso da oltre 24 ore.

I provvidenziali ritardi dello Junkers 52 avevano tolto il Führer dall'imbarazzo di rispondere prima di Mussolini. Con eccezionale tempismo Hitler promise senza esitare aiuti a Franco.

I rapporti franco tedeschi ed il riarmo germanico

Quattro mesi prima dell'alzamiento nazionalista, la Germania si era trovata sull'orlo della guerra con la Francia a causa della rimilitarizzazione della Renania: uno dei primi passi del riarmo tedesco (11).

L'anticipato scatenarsi di un conflitto era stato evitato di misura, complice la ingarbugliata situazione interna francese, condizionata dalle frizioni sociali messe in luce dalle elezioni dell'aprile 1936.

I tedeschi avevano avuto un insperato aiuto dallo stesso generalissimo francese Gamelin, il quale aveva esageratamente sopravvalutato le forze dell'allora debole Wehrmacht. La scarsa propensione degli ambienti dell'Armée a battersi contro i tedeschi aveva fatto il resto (12).

Appena la guerra civile divampò in Spagna, Hitler intuì che gli si presentava l'irripetibile occasione che "le potenze occidentali concentrassero la loro attenzione sulla Spagna in modo che il riarmo tedesco potesse continuare inosservato" (13). Tuttavia, anche se Hitler avesse deciso di non aiutare Franco, il corso della storia dell'Europa non sarebbe cambiato molto, nè la II Guerra Mondiale sarebbe stata evitata. Poteva invece cambiare il destino dell'Italia.

L'intervento germanico fu coordinato dal ministero della guerra, che curò la costituzione di una sezione speciale denominata COS W, incaricata di provvedere all'invio in Spagna di personale e materiali militari.

I tedeschi non trascurarono neppure gli aspetti economici e mercantili dell'impresa. Parallelamente alla COS W, furono organizzate due società responsabili della penetrazione economica tedesca in Spagna: la ROWAK - dedicata allo scambio di prodotti dell'industria germanica contro materie prime spagnole - e la HISMA (Hispano Marroquí Transportes).

Il 1 agosto 1936, il mercantile "Usaramo" salpò dal porto di Amburgo con a bordo sei caccia Heinkel He 51, venti cannoncini automatici antiaerei da 20 mm, bombe, pezzi di ricambio e materiali bellici vari.

Il 6 agosto la nave era già a Cádiz, nel mentre la compagnia aerea tedesca D.H.L. aveva venduto ai nazionalisti tre trimotori Junkers Ju 52, i quali furono subito impiegati per rafforzare il ponte aereo nazionalista attraverso lo stretto di Gibilterra.

Nei giorni seguenti, altri venti Ju 52 cominciarono a trasferirsi in volo da Dessau a Sevilla, attraverso le Alpi ed il Mediterraneo, con scali intermedi sugli aeroporti italiani.

Uno Ju 52 sbagliò rotta atterrando a Badajòz in zona governativa. Il suo sequestro, da parte delle autorità spagnole, sollevò indignatissime proteste ufficiali della Wilhelmstrasse (14).

I tedeschi sostenevano che l'aereo era destinato alla evacuazione di cittadini del Reich da Alicante e da Madrid. Ma le installazioni militari a bordo del velivolo lasciavano pochi dubbi. I repubblicani rifiutarono di riconsegnarlo, tuttavia liberarono l'equipaggio. In seguito trasferirono il velivolo su un campo di Madrid, dove fu distrutto da un bombardamento nazionalista (15).

11) Nel marzo 1936, con l'ingresso delle truppe tedesche nella Renania - regione che col trattato di Versailles la Germania si era impegnata a tenere smilitarizzata - la Francia si era sentita minacciata nella propria sicurezza (n.d.A.).

12) W. Shirer: *La caduta della Francia*, Einaudi, Torino 1971, pagg. 286, 323.

13) B. H. Liddel Hart: *"Storia di una sconfitta"* Rizzoli, Milano 1972, pag. 34.

14) Il Ministero degli Esteri tedesco era allora comunemente conosciuto dall'indirizzo della sua sede nella Wilhelmstrasse in Berlino (n.d.A.).

15) La "Gazzetta del Popolo" del 15 agosto 1936; H. de Cisneros: op. cit. pag. 214.

Bilancio iniziale delle forze militari - Prime operazioni belliche

Negli ultimi giorni di luglio, mentre gli emissari di Franco e Mola cercavano di ottenere aiuti militari dai governi italiano e tedesco, le prime vere operazioni militari erano subentrato ai furibondi scontri nelle città e nei villaggi.

Governativi e ribelli si affrontarono per la prima volta in campo aperto con largo impiego di artiglieria ed aerei. Eccettuate alcune isolate sacche di resistenza della ribellione, i confini fra i territori governativi e nazionalisti erano approssimativamente definiti.

Gli insorti si trovavano in una posizione strategica precaria, padroni di due zone separate fra loro da centinaia di chilometri.

Nel Sud, l'Andalucía era tenuta da Queipo de Llano con meno di 10.000 uomini, incluse le poche centinaia di legionari e Regulares, traghettate attraverso lo stretto di Gibilterra nei giorni 18 e 19 luglio, prima del blocco marittimo posto dalla flotta.

Al Nord, Mola occupava la Galicia, la Vieja Castilla, la Navarra e parte dell'Aragona, con forze ammontanti approssimativamente a quarantamila uomini, di cui 10.000 "requetès" carlisti, alcune migliaia di falangisti e circa 20.000 soldati e guardie civili.

Mola aveva immediatamente lanciato le sue truppe, in parte contro i paesi baschi e in parte contro la capitale. Quelle dirette a Madrid erano però state bloccate sulla Sierra Guadarrama ai passi di Somosierra e Alto de Leòn. La loro consistenza numerica si era rivelata troppo esigua contro la massa delle milizie accorse sulla Sierra, inoltre dopo pochi combattimenti erano pure rimaste a corto di munizioni (16).

Alle battaglie sulla Sierra Guadarrama aveva fatto da contrappunto l'offensiva delle milizie catalane in Aragona, contro Zaragoza.

Complessivamente la posizione del governo repubblicano era forte: padrone dei paesi baschi al Nord, della Cataluña e della vastissima zona centrale, schierava sotto le sue bandiere circa 120.000 combattenti, in maggioranza miliziani dei sindacati e dei partiti. Infatti quasi nulla era rimasto dei 104 battaglioni dell'esercito esistenti in territorio repubblicano al momento della rivolta. La quasi totalità dei reparti si era dissolta nei primi giorni e parte dei soldati si era spontaneamente incorporata nelle milizie.

Erano invece rimasti mirabilmente compatti i reparti della Guardia de Asalto - lo speciale corpo di polizia, armato di autoblindate e mitragliatrici - di cui 12.000 su 17.500 erano rimasti fedeli alla Repubblica (17).

Appena duecento ufficiali dell'esercito si erano schierati con la repubblica e fra loro solo tredici generali.

I centomila miliziani - inquadrati in picaresche formazioni combattenti: le "colonne" - costituivano il grosso delle forze armate repubblicane, operando al comando dei capi dei loro sindacati e dei partiti politici, improvvisatisi condottieri in sostituzione degli odiati "militares".

In termini numerici gli armati repubblicani erano superiori ai ribelli, ma l'indisciplina delle milizie e l'incompetenza degli improvvisati comandanti equilibrava temporaneamente la situazione.

Ai nazionalisti era rimasto il materiale di quindici reggimenti d'artiglieria su ventisette, più tutta l'artiglieria della legione straniera, ma il governo controllava i più importanti arsenali e le fabbriche di munizioni di Eibar e Toledo. Deteneva pure le enormi riserve auree della Banca di Spagna: 2.600 milioni di pesetas, di cui il 70% in sterline d'oro (18). Suoi erano i due terzi del territorio nazionale con le fiorenti industrie catalane e basche e le più ricche miniere di ferro, carbone, zinco e rame.

Esaurito l'iniziale sforzo offensivo del generale Mola sulla Sierra Guadarrama, ogni iniziativa nazionalista era bloccata senza il concorso dei 34.000 soldati dell'Armata d'Africa, trattenuti in Marocco dal blocco marittimo repubblicano.

Il modesto ponte aereo nazionalista per trasferire queste truppe dal Marocco all'Andalucía contava pochi velivoli pesanti: tre Fokker VII b3m, un DC 2, due vecchi idro Wal ed uno Junkers Ju 52 della Lufthansa.

Dal 19 luglio alla fine del mese, questi velivoli avevano trasportato 897 uomini al di là dello stretto (19). Con quel passo, ai nazionalisti sarebbe occorso più di un anno per portare in Spagna tutti i soldati dell'Armata d'Africa. Potevano Mola e Queipo de Llano resistere tanto?

16) Alla fine di luglio, l'Armata del Nord del generale Mola era rimasta con appena 26.000 colpi di fucile di riserva, perciò essa aveva dovuto sospendere l'avanzata su Madrid attraverso la Sierra Guadarrama. Essa non aveva più potuto prendere iniziative offensive sin tanto che, alla metà dell'agosto 1936, aveva ricevuto attraverso il Portogallo 10.000.000 di cartucce spedite dalla Germania (J. Salas Larrazabal: op. cit. pag. 43; P. Broué e E. Temine: op. cit. pag. 194).

17) P. Broué e E. Temine: op. cit. pag. 152.

18) H. Thomas: op. cit. pag. 329.

19) José Gomà, op. cit. pag. 74.

Capitolo III

“L’AVIACION DE EL TERCIO”

L'intervento aereo italiano

A partire dalla sera del 24 luglio, l'apparato dei ministeri dell'Aeronautica, della Marina e della Guerra italiani entrò in azione per organizzare la spedizione degli armamenti destinati a Franco.

Il 27 luglio, dopo due giorni di frenetica attività, il piroscafo **Morandi** salpò segretamente da La Spezia, diretto a Melilla nel Marocco, stivato di materiali aeronautici - il carico del **Morandi** comprendeva bombe, carburante avio, munizioni e rifornimenti vari, in quantità sufficiente a garantire una buona autonomia operativa al reparto in partenza - battendo sul tempo i tedeschi, la cui prima nave di rifornimenti partì da Amburgo cinque giorni dopo (1).

I velivoli e gli equipaggi per formare una squadriglia da bombardamento furono radunati a tempo di primato, poiché a Roma si temeva che con l'arrivo degli armamenti francesi il governo repubblicano avrebbe acquistato un incolmabile vantaggio sui nazionalisti (2).

Sia il carico del **Morandi** sia i bombardieri che stavano per partire erano stati ceduti a credito ai nazionalisti, quantunque in seguito si sia favoleggiato di anticipi da un milione di sterline pretesi dal governo italiano (3).

Il 28 luglio, il tenente colonnello Ruggero Bonomi, comandante della Scuola di Navigazione Aerea di Orbetello, si presentò al Ministero dell'Aeronautica a Roma convocato dal generale Giuseppe Valle, sottosegretario all'Aeronautica.

1) I venti trimotori Ju 52, promessi da Hitler a Franco, arrivarono in Marocco molti giorni dopo gli aerei italiani, tuttavia, il 29 luglio lo Ju 52 Lufthansa del capitano Henkel - appena rientrato da Berlino con la delegazione nazionalista - effettuò il primo trasporto di truppe marocchine attraverso lo stretto di Gibilterra (n. d. A.).

La spedizione del **Morandi** è menzionata nell'elenco finale dei materiali aeronautici inviati in Spagna dalla Regia Aeronautica (MDA OMS, Cart. 97/a).

2) Secondo lo storico W. Shirer “Pochi aeroplani, pochi carri armati, poche batterie di artiglieria, un pugno di tecnici inviati al di là della frontiera, come Blum aveva deciso all'inizio, avrebbero consentito alla Repubblica Spagnola di domare la ribellione (....) prima che la giunta militare potesse ricevere per mare gli aiuti dell'Italia e della Germania”. Tuttavia Blum non impegnò in Spagna personale delle forze armate francesi, causa la scarsa simpatia del governo britannico per la Repubblica Spagnola (W. Shirer: “La caduta della Francia”, Einaudi Torino, 1971, pag. 350).

3) John Coverdale, op. cit. pag. 3. Mussolini aveva subito accordato ai nazionalisti un'ampia apertura di credito, cui essi cominciarono ad attingere procedendo - come si vedrà nel capitolo XVIII - a parziali pagamenti. Il sistema fece salire i crediti italiani a cifre enormi, il cui saldo avvenne, a moneta svalutata, alcuni anni dopo la II Guerra Mondiale.

L'onere delle forniture aeronautiche incise pesantemente sul bilancio della Regia Aeronautica italiana, compromettendone in misura determinante la preparazione alla II Guerra Mondiale (n. d. A.).

Introdotta nell'ufficio di Valle, Bonomi si sentì proporre senza troppi preamboli il comando di un reparto aereo, destinato ad una missione speciale nel Marocco Spagnolo. Da buon militare Bonomi accettò, ricevendo all'istante istruzioni relative all'operazione.

Al comando di una squadriglia di dodici bombardieri Savoia Marchetti S.81, in corso di radunata su un aeroporto della Sardegna, doveva raggiungere in volo Melilla. Colà giunto, doveva mettersi col reparto a disposizione del generale Franco comandante dell'Armata d'Africa.

Il piano di volo non prevedeva scali intermedi. Il Mediterraneo doveva essere attraversato con un solo balzo di 750 miglia, distanza assai impegnativa per bombardieri terrestri quali erano gli S.81.

Bonomi era però l'uomo adatto per tale genere di missione. Proveniva dalla Regia Marina, dove nel 1921 si era brevettato pilota di idrovolanti. Passato alla Regia Aeronautica aveva perfezionato la sua esperienza di voli sul mare.

Nel 1928, aveva preso parte alla crociera nel Mediterraneo Occidentale con Balbo e De Pinedo, inoltre l'incarico allora ricoperto lo qualificava come il comandante ideale per la missione affidatagli.

Bonomi scelse come suoi aiutanti il maggiore Altomare ed i tenenti Lo Forte ed Erasi: tutti piloti ed ottimi navigatori.

Nella mattina di mercoledì 29 Luglio, Bonomi ed i suoi ufficiali raggiunsero la base di Cagliari Elmas a bordo di due S.55 X del 31° Stormo.

Erano da poco arrivati, quando, alle 10, 45, preceduta da un possente rombo di motori, una compatta formazione di dodici S.81 si presentò sull'aeroporto. Quattro equipaggi provenivano dal 7° Stormo Bombardamento Terrestre, quattro dal 10° Stormo ed altrettanti dal 13°.

I pesanti e tozzi velivoli atterrarono uno dopo l'altro. Appena a terra, il loro comandante, tenente colonnello Allio, si presentò a Bonomi.

Piloti e personale di volo furono poco dopo radunati in una aviorimessa, dove Bonomi comunicò loro l'incarico conferitogli di portare gli aerei in Marocco al generale Franco. Se necessario - disse imperturbabile - si doveva rimanere colà per istruire il personale spagnolo (4).

Naturalmente non poteva dare agli equipaggi esatti dettagli della missione. Inoltre tutti i presenti erano militari e volontari. E, poiché la natura della missione imponeva il riserbo, non potevano di certo pretendere altre spiegazioni.

Dodici aerei per Nador

Nel tardo pomeriggio, alle 19, 00 circa, un idrovolante Cant. Z 506, marcato con i contrassegni civili I-CANT, ammarò all'idroscalo della base.

Scesero a terra il generale Valle ed il console della M.V.S.N. (Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale) Ettore Muti, accompagnati dal giornalista spagnolo Luis Bolin.

Valle chiamò a rapporto Bonomi ed Allio per le ultime disposizioni relative alla missione. La partenza era confermata per l'indomani.

Gli aerei avrebbero tenuto una rotta, molto al largo delle coste algerine. All'altezza delle isole Zafarinas, dovevano puntare direttamente sull'aeroporto di Nador (Melilla).

Due navi erano già state scaglionate lungo la rotta degli aerei per dare loro assistenza.

Lo stesso generale Valle, a bordo dell'idro I-CANT dotato di maggiore autonomia dei bombardieri, li avrebbe preceduti per raccogliere informazioni sulle condizioni meteorologiche.

Valle confermò a Bonomi l'ordine che in Marocco gli equipaggi dovevano arruolarsi nella Legione Straniera spagnola, al fine di evitare complicazioni internazionali (5).

Aggiunse inoltre che alla spedizione si univano Luis Bolin ed Ettore Muti.

Muti, nato a Ravenna trentaquattro anni prima, era un uomo aitante e fiero, dal passato eccezionalmente avventuroso. Nel 1917, a soli quindici anni, Muti, falsificando l'età, si era arruolato negli "Arditi", con i quali aveva combattuto nella prima guerra mondiale. Nel 1919, era stato con Gabriele d'Annunzio durante l'impresa di Fiume. Capo di squadre d'azione fasciste, nel 1922; console della Milizia, nel 1927 ed infine ufficiale pilota

4) MDA-OMS, Cart. 64/B: Rapporto Bonomi al generale Valle, 1 settembre 1936, pag. 4.

Gli stormi B.T. (Bombardamento Terrestre) VII e III della Regia Aeronautica avevano base a Lonate Pozzolo mentre il X era dislocato a Bresso (n.d.A.).

5) MDA-OMS, Cart. 64/B: Rapporto Bonomi al generale Valle, 14 settembre 1936, allegato 2, pag. 1.

di complemento nella guerra d'Etiopia del 1935-1936, dove si era guadagnato due medaglie d'argento ed una di bronzo per spericolate azioni belliche a volo radente. Nella guerra d'Etiopia era stato pilota nella squadriglia di Galeazzo Ciano di cui si era guadagnata la fiducia. Ufficialmente era aggregato alla spedizione come pilota di un bombardiere, ma in realtà era stato inviato da Ciano come suo osservatore personale (6).

I bombardieri radunati sul campo di Elmas erano allora i migliori in dotazione ai reparti da bombardamento italiani. I Savoia S.81 erano robusti trimotori, capaci di caricare sino a 2000 chilogrammi di bombe, armati con cinque mitragliatrici calibro 7,7mm ed in grado di raggiungere la velocità massima di 340 Km/h.

Di tutti i tipi di bombardieri pesanti, in servizio nelle aviazioni europee alla metà degli anni trenta, essi si collocavano fra i più efficienti e pure fra i più veloci, almeno sinché i moderni Tupolev SB-2 (Martin Bomber) sovietici arrivarono nei cieli spagnoli.

Comunque la Regia Aeronautica aveva già in progetto di sostituire l'S.81 con il nuovissimo bombardiere S.79, di cui però esisteva allora un solo prototipo militare, inviato alla fine di luglio, al centro sperimentale di Montecelio.

Tutti gli aerei erano stati anonimamente ridipinti di grigio, le loro matricole militari erano state cancellate, e non recavano insegne di nazionalità od altri contrassegni.

Il morale degli equipaggi era elevato. Del resto, tutti si erano spontaneamente offerti volontari quando i comandanti dei loro reparti avevano richiesto personale disposto a servire la Patria in una missione oltremare, senza specificare altro. Nella sera precedente la partenza, il generale Valle era stato a mensa con loro, trovandoli ardenti d'entusiasmo ed impazienti di affrontare con i loro apparecchi terrestri un tratto di mare di oltre 1200 chilometri (7).

All'alba di giovedì 30 luglio, gli S.81 si disposero al decollo: una lunga, ordinata fila di velivoli rombanti in attesa del segnale del capo formazione.

Alle 5,35, l'aereo di Bonomi cominciò la corsa di decollo. Con i motori al massimo, il possente trimotore, appesantito dai serbatoi colmi di benzina, accelerò ingoiando centinaia di metri di pista prima di staccarsi lentamente dal suolo. A brevi intervalli seguirono gli altri undici aerei.

Una volta in volo, la formazione si ordinò in quattro pattuglie di tre velivoli ognuna, guidate rispettivamente dal tenente colonnello Bonomi, dai tenenti Lo Forte ed Erasi, e dal maggiore Altomare.

L'idrovolante I-CANT, che fungeva da staffetta alla formazione, segnalò forte vento di prua ad alta quota, quindi, per un'ora circa, gli S.81 procedettero a 1000 metri sul livello del mare.

In seguito, essi si alzarono a 4200 metri, dove i venti erano meno forti.

Strati di nuvole compatte, spinte da un violento libeccio, separarono le pattuglie l'una dall'altra.

La velocità degli aerei diminuì in modo preoccupante, scendendo molto al di sotto dei valori previsti dal piano di volo. Anche le basse nubi complicarono la situazione, impedendo agli aerei di calcolare la posizione e la effettiva velocità di avanzamento mediante l'avvistamento delle due navi scaglionate lungo la rotta (8).

Contrastati per ore da un forte vento di prua, i velivoli progredirono lentamente, mentre i consumi di carburante salivano. A cinque ore dal decollo, gli S.81 erano ancora all'altezza di Orano: ben lontani dalla meta e con i serbatoi sotto il livello di sicurezza.

Alle 10,30, senza una preventiva segnalazione radio, l'aereo del tenente Angelini si staccò repentinamente dalla pattuglia del tenente Altomare.

Fu visto per l'ultima volta allontanarsi verso sud, in direzione della costa algerina, intravedibile in distanza fra le nubi.

Il trimotore cadde in mare, poco dopo avere abbandonato la formazione, in un punto a circa 50 miglia a Nord di Orano.

Alle 11,29, un aereo di linea belga della SABENA, ne avvistò il relitto sul mare in burrasca. Ancora galleggiava e si vedevano tre superstiti aggrappati sopra l'ala. Sei minuti dopo, l'aereo belga lanciò un SOS, indicando le coordinate del ritrovamento. Tuttavia i soccorsi non giunsero in tempo.

La vedetta francese **Giselle**, uscita dal porto di Orano alle 13,25, si diresse sul luogo dell'avvistamento. Tutti i piroscafi in navigazione davanti alle coste algerine furono invitati a dirigere verso la posizione del velivolo caduto.

6) Come risulta dalla copiosa documentazione esistente presso MAE Spagna Fdg, Ettore Muti inviò dalla Spagna periodici rapporti a Galeazzo Ciano. Nel corso della guerra Muti partecipò a circa 400 azioni di bombardamento, guadagnando una Medaglia d'Oro al Valore Militare, promozioni per merito di guerra e numerose altre onorificenze italiane e spagnole (n. d. A.).

7) Giuseppe Valle: "Uomini nei Cieli", Centro Editoriale Nazionale, Roma, 1958, pag. 199.

8) MDA-OMS, Cart. 64/B: Rapporto Bonomi al generale Valle, 1 settembre 1936.

Sul mare, spazzato da fortissime raffiche di vento, non si rinvenne nulla; nè rottami, nè corpi (9).

Alle 11.45, Bonomi atterrò per primo a Nador, seguito da soli otto altri bombardieri. Mancavano all'appello pure gli S.81 del tenente Mattalia e del capitano Ferrari.

Mattalia, rimasto prematuramente a corto di carburante, aveva puntato verso la terraferma algerina, dove era andato all'atterraggio sul campo di Saidia. Ma, tradito da una perdita di velocità, il velivolo si era distrutto sulla pista, causando la morte di Mattalia e di altri tre membri dell'equipaggio.

Ferrari, anch'egli con i serbatoi vuoti, aveva invece effettuato un magnifico atterraggio di fortuna, fermando il suo aereo intatto sull'orlo della spiaggia situata accanto alla foce del fiume Moulouya, ad appena tre chilometri dal confine fra l'Algeria ed il Marocco Spagnolo (9).

Immediatamente dopo l'arrivo a Nador degli S.81, un Breguet XIX spagnolo, pilotato dal capitano Ugarte, si era alzato in volo alla ricerca degli aerei mancanti.

Una mezz'ora di ricognizione del Breguet non dava alcun esito. Allora Bonomi faceva decollare l'S.81 del tenente Baduel, cui rimanevano ancora 200 litri di benzina nei serbatoi.

Baduel avvistava ambedue i Savoia, poco dopo che la loro posizione in territorio algerino era stata individuata dall'idrovolante del generale Valle, mentre stava rientrando ad Elmas, dopo avere scortato la formazione ed assistito alla drammatica conclusione della trasvolata.

Gli atterraggi dei due S.81 sul territorio della colonia francese avevano però rivelato, all'improvviso e clamorosamente, l'appoggio fornito dal governo fascista ai ribelli nazionalisti.

Sul corpo di uno degli aviatori periti a Saidia, fu reperito un documento della Regia Aeronautica attestante che il portatore aveva ripreso servizio al proprio reparto il 15 luglio (10).

La circostanza fu abilmente sfruttata dal governo repubblicano e dagli antifascisti per accusare l'Italia di avere fomentato e preparato l'insurrezione.

In realtà, nei mesi precedenti, il governo italiano aveva negativamente risposto alle insistenti richieste di emissari delle destre spagnole in cerca di appoggi.

Il leader della Falange Española José Antonio Primo de Rivera, dal carcere di Alicante dove era detenuto, aveva segretamente interpellato l'ambasciatore italiano a Madrid, Pedrazzi, affinché Mussolini concedesse un colloquio a suo fratello Miguel.

Miguel de Rivera era incaricato di esporre al Duce un piano d'azione della Falange per risolvere la situazione interna della Spagna.

La richiesta era stata respinta, al pari di quella avanzata dall'esponente monarchico Goicoechea, il quale, il 14 giugno 1936, aveva sollecitato dagli italiani un donativo di un milione di pesetas per organizzare la sollevazione.

L'ultimo rifiuto italiano ad interessarsi delle questioni interne spagnole, era toccato al monarchico "tradizionalista" Olazabàl, fra il 13 ed il 14 luglio, ovvero quando il meccanismo della rivolta era già stato attivato (11).

Aviatori italiani nelle Legione Straniera Spagnola

Nella prima mattina del 31 luglio, gli S.81 atterrati a Nador, furono dispersi e mascherati ai bordi del campo. Soldati marocchini montarono la guardia agli aerei. Misure prudenziali, tanto più che la loro presenza nel Marocco era già segnalata e l'aeroporto di Nador poteva essere attaccato sia dal mare, sia dal cielo.

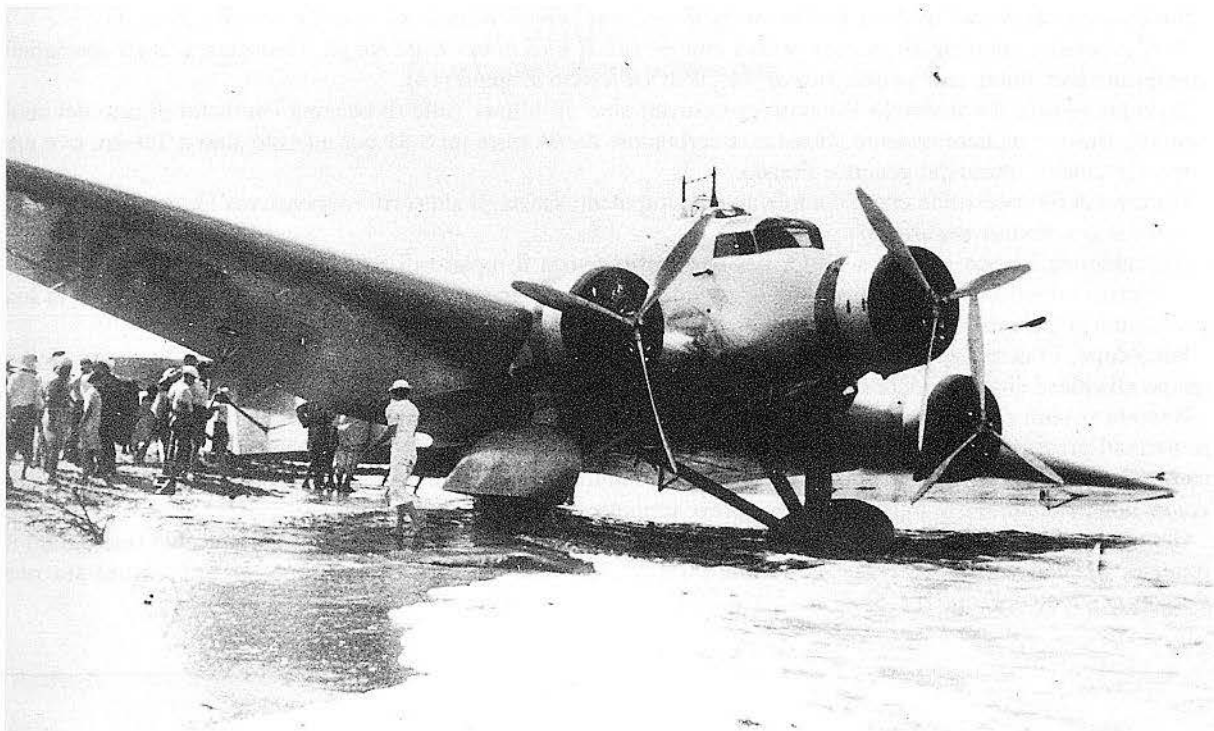
9) Il quotidiano francese "La Liberté" del 31 luglio 1936 segnalò la caduta di un aereo italiano davanti ad Orano, precisando che, secondo i piloti belgi, si trattava di un idrovolante Savoia Marchetti. L'errore di identificazione è spiegabile con la perfetta similitudine della pianta alare del bombardiere S.81 con quella dell'idrovolante S.55, allora portato alla fama dalle crociere atlantiche del generale Italo Balbo.

10) Le autorità francesi rinvennero sugli S.81 caduti nel loro territorio documenti dei membri dell'equipaggio, riportanti i nomi di copertura loro assegnati alla partenza per evitarne l'identificazione come appartenenti alla Regia Aeronautica. Il nome di copertura del capitano Ferrari era Tricesi. Quelli degli altri piloti - i sergenti maggiori Bossini e Cerutti ed il tenente Mattalia - erano rispettivamente Giliberti, Perosi e Pino Gennari.

Tutti gli aviatori indossavano combinazioni di volo civili, ma secondo alcuni giornali francesi un apparecchio nazionalista avrebbe lanciato agli italiani atterrati alla foce del Moulouya uniformi spagnole assieme ad un messaggio con l'ordine di indossarle. Circostanza riferita anche da H. Thomas (op. cit. pag. 248), ma che non trova conferma nelle documentazioni MDA OMS consultate dall'A.

L'inchiesta diretta dal generale Denàn non riuscì a trovare prova che gli aerei erano stati preparati per la spedizione prima del 17 luglio 1936, cioè in data anteriore all'inizio dell'insurrezione nel Marocco (H. Thomas: op. cit. pag. 247).

11) Ismael Saz Campos: "Antecedentes y primera ayuda material de la Italia fascista a los sublevados en España en Julio de 1936", relazione presentata al "Coloquio Internacional sobre La Participación Italiana en la Guerra Civil Española", organizzato dalla Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma; Roma, 27 novembre 1981.



30 luglio 1936, Marocco Francese. Il Savoia S.81 del capitano Ferrari, appartenente alla squadriglia Bonomi in trasferimento da Cagliari-Elmas a Nador, atterrato sulla spiaggia alla foce del Moulouya. I contrassegni di nazionalità sono cancellati, ma l'aereo porta in torretta le mitragliatrici SAFAT 7,7 mm.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Infatti la costa distava 12 chilometri, una distanza irrilevante per i grossi calibri della corazzata **Jaime I** e degli incrociatori **Libertad** e **Cervantes**, che il 25 luglio avevano sparato su Ceuta. Inoltre gli aeroporti di Tetuàn e Melilla erano stati oggetto di attacchi dall'aria nei giorni 18 e 19.

In giornata Bonomi si recò a Melilla per prendere contatto con le autorità militari, ma queste non avevano disposizioni per lui. Per saperne di più, Bonomi dovette telefonare a Tetuàn, direttamente al generale Franco. Costui fu estremamente esplicito. Il reparto aereo italiano doveva trasferirsi sulla base di Sania Ramel e di là iniziare immediatamente azioni di guerra.

Gli ordini c'erano, ma mancava il carburante necessario per attuarli. Per quante ricerche fatte, non era stato possibile reperire nel Marocco Spagnolo nè un solo litro di benzina ad elevato numero di ottani, nè il piombo tetraetile, da additivare alla normale benzina disponibile per elevarne il potere antidetonante al valore indispensabile al funzionamento dei motori Alfa Romeo 125 RC 35 degli S.81 (12).

Con disappunto, il comando nazionalista apprese che era impossibile portare i bombardieri a Tetuàn prima dell'arrivo dall'Italia del piroscafo **Morandi**, recante nelle sue stive, oltre al munizionamento di lancio e caduta, anche un quantitativo dello speciale carburante.

Di ritorno da Melilla, Bonomi chiamò a rapporto i suoi aviatori e spiegò loro, con ogni dettaglio, quale era la vera natura della missione e l'inderogabile necessità di arruolarsi nel Tercio Extranjero, la legione straniera spagnola. Senza alcuna riserva, tutto il personale accettò (13).

12) I motori Alfa 125 RC 35 avevano una potenza al decollo di CV 580 ed una potenza in quota di CV 653. Il loro rapporto di compressione (1/5,3) esigeva benzina a 87 ottani, ovvero carburante con un discreto (per l'epoca) potere antidetonante. La comune benzina allora reperibile poteva essere usata solo in motori con rapporti di compressione non superiori a 1/4,5. Benzina cui occorreva aumentare il potere antidetonante con l'aggiunta di piombo tetraetile o ferrocenone (n.d.A.).

13) Poco prima della partenza, Bonomi aveva ricevuto da Valle l'ordine di arruolare nel Tercio gli equipaggi degli S.81: decisione presa evidentemente molto più in alto (MDA-OMS, Cart. 64/B, Rapporto Bonomi al generale Valle, 14 settembre 1936, allegato 2 pagg. 1 e 6).

Nasceva così la **Aviación de el Tercio**, di cui Bonomi assumeva il comando con il grado di colonnello.

Agli ufficiali e sottufficiali italiani veniva confermato il loro grado nella Regia Aeronautica, e gli specialisti ottenevano indistintamente la qualifica di "brigada" ovvero di sergenti (14).

Il primo agosto, il colonnello Bonomi, prosciugati sino all'ultima stilla di benzina i serbatoi di otto dei suoi velivoli, riuscì a mettere insieme abbastanza carburante da rifornire un S.81 per un volo sino a Tetuàn, ove era impazientemente atteso dal generale Franco.

Gli aerei della spedizione erano completamente impotenti senza gli attesi rifornimenti, ma Franco fu rassicurato circa il loro imminente arrivo.

All'indomani Franco si recò a Nador per passare in rivista il reparto di S.81. Evidentemente impressionato dall'aspetto imponente e relativamente moderno dei velivoli, ne lodò la qualità, esprimendo nel contempo la sua gratitudine al Governo Fascista per l'aiuto ricevuto.

Poco dopo, Franco assegnò a Bonomi il compito di attaccare la squadra navale "comunista", ma nello stesso tempo gli chiese di suddividere il reparto fra le basi di Tetuàn e Melilla.

Bonomi si sentì rabbrivire all'idea di disperdere i suoi velivoli da un capo all'altro del Marocco. Ne sarebbero derivati grossi problemi logistici e di unità di comando. Inoltre l'efficienza della squadriglia sarebbe rapidamente decaduta, in quanto gli unici specialisti disponibili erano i medesimi che componevano il personale di volo e non ne era previsto l'arrivo di altri a breve termine.

Garbatamente, ma con fermezza, Bonomi obiettò che, agli effetti operativi, era controproducente smembrare il reparto. Franco convenne e lasciò a Bonomi ampia libertà di iniziativa, sia per le operazioni sia per l'organizzazione dei servizi (15).

14) All'atto dell'arruolamento, agli ufficiali legionari fu stabilito uno stipendio di 2000 pesetas mensili (circa 4000 lire d'allora), 1000 pts ai sottufficiali piloti e 500 pts agli avieri specialisti (Ruggero Bonomi: "Viva La muerte", Diario dell'"Aviación de El Tercio", Ufficio Editoriale Aeronautico, Roma 1941 XIX, pag. 20).

Quantunque elevati rispetto alle retribuzioni italiane, gli stipendi degli aviatori legionari erano largamente inferiori a quelli dei piloti statunitensi, ingaggiati dal governo repubblicano (1500 dollari mensili pari a 22.500 pesetas) e dei francesi della squadriglia Malraux (25.000 pesetas mensili). La Repubblica pagava inoltre un extra di 1200 dollari U.S.A., per ogni aereo nazionalista sicuramente abbattuto. (Per le paghe ai piloti americani: cfr. Allen Herr: "American pilots in the Spanish Civil War", Journal American Historical Society - Fall 1977. Per quelle ai piloti francesi: cfr. H. Thomas: op. cit. pag. 247).

Allora in Spagna la paga mensile media di un impiegato era di 850 pesetas e fra le 538 e le 864 pesetas quella di un operaio (cfr. P. Broué e E. Temine: op. cit. pagg. 165 - 166).

15) MDA-OMS, Cart. 64/B, Vol. I, pag. 5.

IL CRUCIALE AGOSTO 1936

Battaglie aeree nei cieli andalusi

I successi dell'insurrezione in Galicia e nella Vieja Castilla avevano distolto dal sud l'attenzione del governo repubblicano. Le forze della sua aviazione militare erano state impegnate in massa per arrestare le colonne temerariamente lanciate contro la capitale dal generale Mola.

I comandanti dei forti contingenti di miliziani accorsi sulla Sierra Guadarrama non sembravano in grado di resistere senza l'aviazione, della quale chiedevano l'intervento appena si profilava un attacco nazionalista. La mancanza alla testa dell'aviazione repubblicana di una guida unitaria e responsabile, capace di coordinare le operazioni aeree, provocò un incontrollato dispendio delle risorse ed un gravissimo esaurimento di equipaggi ed apparecchi.

La maggioranza dei piloti rimasti fedeli alla Repubblica era costituita da sottufficiali affiancati da appena un pugno di ufficiali. In tutti costoro era radicata l'erronea convinzione che ogni giorno di lotta fosse decisivo e che solo con il massimo sforzo sarebbe stato possibile schiacciare l'insurrezione in pochi giorni od al massimo in pochi mesi.

In molte occasioni questi piloti inflissero serie perdite ai nazionalisti.

A Navalморal una grossa colonna motorizzata forte di cinquanta autocarri fu dispersa da una squadriglia di Breguet XIX, guidata dal tenente colonnello Hidalgo de Cisneros, il cui attacco fu enormemente facilitato dall'assenza di caccia nazionalisti e di una qualsiasi contraerea.

Alcuni giorni dopo i nazionalisti ritentarono di investire Navalморal con un'altra colonna, ma furono nuovamente sbaragliati da una squadriglia di Breguet XIX. Anche in questa occasione, il bombardamento fu eseguito con la massima tranquillità, poiché i nazionalisti non avevano al nord alcun aereo da caccia da opporre ai velivoli nemici (1).

Per il momento il governo era più impensierito dalle audaci puntate organizzate da Mola contro Madrid, che non dalla possibilità del trasferimento nella penisola dell'Armata d'Africa di Franco.

Il 28 luglio, il Ministero dell'Interno comunicò alla stampa che la flotta repubblicana aveva il completo controllo sugli stretti, così che ogni tentativo di attraversarli con navi ed aerei per portare truppe in Andalusia sarebbe stato impossibile (2).

Sarebbe invece stato logico che il governo repubblicano avesse cercato di togliere agli insorti le basi andaluse o quanto meno assicurarsi il completo controllo della zona dello stretto di Gibilterra, trasferendo al sud parte delle forze aeree tenute al nord in numero così grande da risultare uno spreco. Persino il generale Mola aveva pubblicamente ammesso, nel corso di una intervista concessa ad un inviato speciale della agenzia tedesca D.N.B., che l'aviazione governativa aveva una schiacciante supremazia aerea nel nord della Spagna.

Tuttavia la massa degli aerei governativi era rimasta nelle basi attorno a Madrid, e solo pochissimi erano stati

1) H. de Cisneros, op. cit. pag. 220.

2) J. Salas Lazzarabal, op. cit. pag. 56.

inviati in Andalucía. Ne conseguì che al momento opportuno ai repubblicani mancò una adeguata forza aerea nel punto ove essa avrebbe potuto sbarrare la strada ai reparti dell'Armata d'Africa di Franco.

Fra il 18 ed il 20 luglio due o tre vecchi Fokker ed un Douglas DC 2 avevano bombardato le città di Tetuàn, Ceuta, Larache, Melilla e l'aeroporto di Tablada.

Una piccola pattuglia di tre caccia Nieuport Ni 52 C1 era stata inviata da Getafe (Madrid) a Granada, ma all'arrivo aerei e piloti erano stati catturati dai nazionalisti, impadronitisi della città 24 ore prima senza che la notizia fosse pervenuta a Madrid.

Contro le loro intenzioni, i repubblicani avevano fornito ai nazionalisti un involontario rinforzo di aerei da caccia di cui essi avevano disperato bisogno: nella base di Tablada gli insorti stavano ancora lavorando per rimettere in efficienza sette vecchi caccia reperiti nei depositi dell'aeroporto.

Uno dei caccia catturati fu immediatamente portato in azione dal luogotenente Bermudez de Castro, che il 23 luglio abbatté un Nieuport governativo nei pressi di Pinar.

I repubblicani replicarono inviando all'indomani altri due Nieuport da Los Alcazares a Màlaga con il compito di ostacolare il traffico aereo diretto a Granada, di cui avevano intenzione di tentare la riconquista. Questi caccia abbatterono subito un Breguet XIX nazionalista nei pressi di Puente Senil ed un'altro, il 30 luglio, sopra Granada (3).

Per alcune settimane, i cieli andalusi furono teatro di sporadici combattimenti aerei che, sebbene di trascurabile importanza militare, avevano il fascino dei primi romantici duelli nell'aria all'inizio della I Guerra Mondiale.

Il 25, i repubblicani persero un idrovolante Dornier Wal, abbattuto da un Nieuport nazionalista durante una crociera sulle acque dello stretto di Gibilterra, ed uno dei due Savoia S.62 in azione su Algeciras, questa volta ad opera della contraerea.

Il 27, alcuni Breguet XIX intervennero a San Roque in appoggio ad una colonna di milizie operaie attaccate da uno dei primi contingenti fortunatamente trasportati dal Marocco, nel mentre due Fokker VIIb 3m ed un Douglas DC 2 eseguivano su Cordoba il primo di una lunga serie di attacchi, nel corso dei quali, il 31 luglio, un Nieuport nazionalista venne abbattuto dal fuoco di mitragliatori piazzati ai finestrini del Douglas da lui attaccato.

Il caccia caduto fu sostituito da un altro Nieuport, il cui pilota - capitano Joaquín García Morato - era appena rientrato dall'Inghilterra per arruolarsi nelle fila degli insorti. Morato destinato a guadagnarsi fama come il maggiore asso della caccia nazionalista - sostenne per alcuni giorni con il suo unico caccia la difesa della zona di Cordoba, allora obiettivo preferito degli attacchi aerei repubblicani (4).

In definitiva i repubblicani trascurarono la possibilità di spazzare via dai cieli andalusi i pochi aerei nazionalisti e di conseguire un brillante successo, interrompendo l'esile ponte aereo stabilitosi fra il Marocco e gli aeroporti di Jerez e Tablada. Anche quando arrivarono i primi aerei italiani e tedeschi, un adeguato numero di caccia Nieuport - seppure anziani e lenti - avrebbe potuto dare qualche preoccupazione pure ai Savoia S.81 ed agli Junkers Ju 52 e nello stesso tempo avrebbe assicurato una adeguata copertura aerea alla flotta. Comunque essi avrebbero ritardato di appena alcuni giorni il corso della storia. Di lì a due settimane, il già programmato arrivo nel Marocco dei caccia Fiat avrebbe ristabilito la situazione a favore dei nazionalisti.

La prima azione degli aviatori legionari italiani

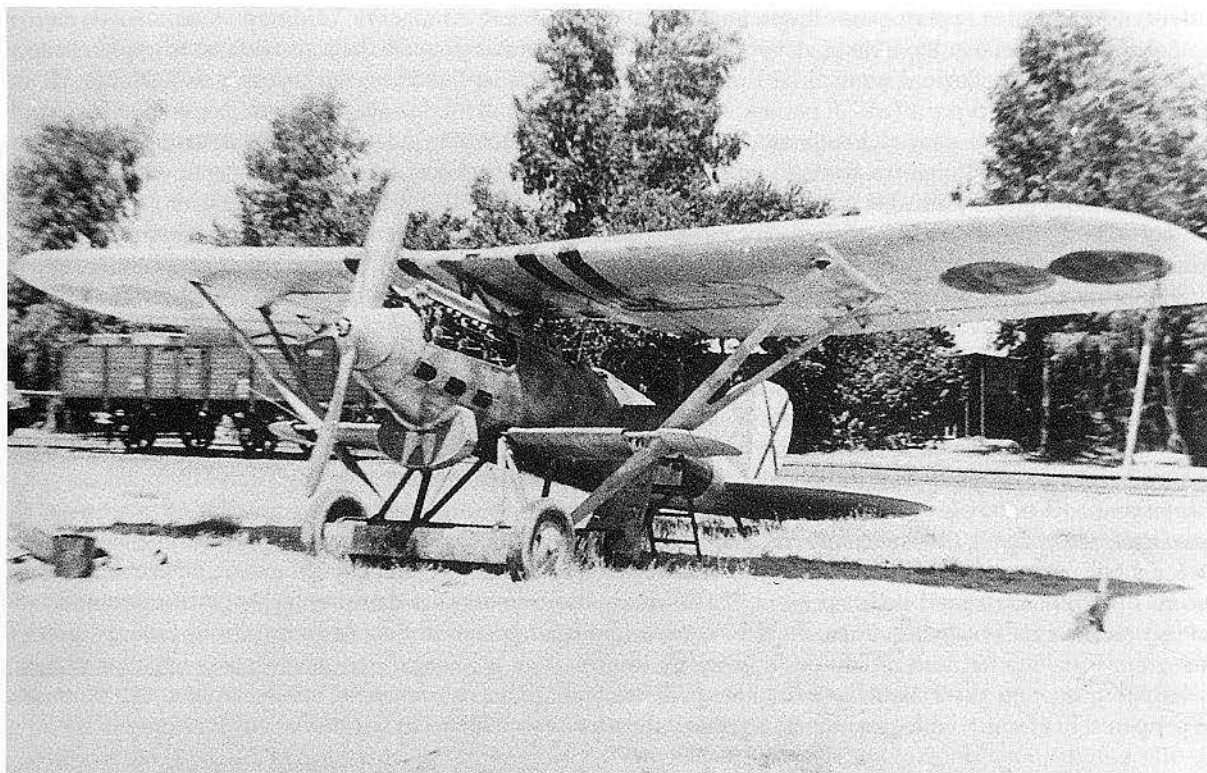
Alle 9.30 del 3 agosto, il piroscafo **Morandi** attraccò a Melilla con i rifornimenti impazientemente attesi da Bonomi.

Lavorando freneticamente, i membri della missione italiana riuscirono a rifornire in giornata gli S.81 bloccati a Nador. Il grosso del materiale sbarcato fu avviato a mezzo autocarri all'aeroporto di Tetuàn, scelto come base dell'**Aviación de el Tercio** per le operazioni sullo stretto di Gibilterra e sull'Andalucía (5).

3) Ibidem.

4) Il 12 agosto 1936, Juan García Morato ottenne a bordo di un Nieuport Ni 52 C1 la prima delle sue 35 vittorie aeree. La lista dei suoi successi fu aperta da un Vickers-Vildbeest della Aeronautica Naval caduto nella zona di Antequera (J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 55).

5) La nave dall'Italia, con i primi rifornimenti per il reparto Bonomi, attraccò a Melilla alle 09.00 del mattino del 3 agosto. Parte del carico fu subito avviato a Nador, mentre il resto fu spedito a Tetuàn su autocarri nel pomeriggio del giorno precedente il forzamento dello stretto di Gibilterra da parte del convoglio con reparti dell'Armata d'Africa: ovvero nel pomeriggio del 4 agosto. Per un curioso errore, Bonomi (Bonomi, op. cit. pag. 34) colloca al 4 agosto l'arrivo della nave a Melilla ed al 6 il forzamento dello stretto, in realtà avvenuto il 5 agosto. L'errore di data si trova pure nel rapporto inviato da Bonomi a Roma al Ministero dell'Aeronautica (MDA-OMS, Cart. 64/B, rapporto datato 14/9/1936, all. 2.).



Ni 52 nazionalista sulla base aerea di Tablada. Sino alla metà agosto 1936, sette logori Ni 52 costituirono l'intera forza caccia degli insorti, in attesa dei Fiat CR.32 italiani e degli Heinkel He 51 tedeschi. (Collezione Ferdinando Pedriali)

All'alba del 4 agosto, sei Savoia Marchetti si portarono con un breve volo da Nador a Tetuàn. Il settimo S.81, causa il malfunzionamento del motore centrale, non riuscì ad avere abbastanza potenza per staccarsi dalla pista e, superati i limiti del campo, investì, distruggendolo, un Breguet XIX.

L'ala sinistra ed il relativo motore, riportarono tali danni da rendere impossibile ogni riparazione senza adeguati pezzi di ricambio, non disponibili sino all'arrivo del terzo piroscalo atteso dall'Italia.

A Tetuàn, gli equipaggi legionari furono accolti dal generale Kindelàn, comandante delle forze aeree nazionaliste dal 21 luglio. Fu una cerimonia molto suggestiva: Kindelàn passò in rivista gli apparecchi allineati sul campo, ognuno con il proprio equipaggio schierato di fronte.

Una compagnia della Legione rese gli onori sfilando marzialmente con fanfara e bandiera.

Mentre le note delle squillanti marce spagnole ancora risuonavano nell'aria, arrivò all'aeroporto il generale Franco: egli espresse ai nuovi legionari l'ammirazione per la loro nazione e per i loro potenti mezzi aerei.

Terminata l'allocuzione, Franco si avvicinò agli equipaggi schierati e strinse calorosamente la mano ad ogni aviatore. La magnifica accoglienza impressionò profondamente Bonomi, che riferì al generale Valle: "L'arrivo della nostra missione ha provocato nell'ambiente spagnolo un entusiasmo non inferiore a quello notato dal sottoscritto in occasione della recente visita al generale Franco dell'ammiraglio comandante la divisione (navale) tedesca giunta a Tangeri" (6).

Parate e discorsi erano terminati da poco, quando arrivò all'aeroporto la notizia che un esploratore nemico stava bombardando il porto e la città di Larache, sulla costa atlantica del protettorato. Ansioso di mostrare la potenza dei suoi aerei, Bonomi ordinò l'immediato decollo degli S.81 dei tenenti Baduel e Mazzotti, già riforniti e carichi di bombe.

Le perplessità suscitate negli spagnoli dal travagliato arrivo degli aerei italiani nel Marocco e dai giorni della loro forzata inattività imponevano un saggio dimostrativo delle capacità del reparto.

6) La corazzata tascabile **Deutschland**, arrivata nella rada di Tangeri il 3 agosto al comando dell'ammiraglio Karls, all'indomani si trasferì a Ceuta, dove Karls ed il suo stato maggiore resero una visita a Franco. Gli ufficiali tedeschi si trattennero a colazione al Quartiere Generale nazionalista, circondati dalle calorose manifestazioni di simpatia degli insorti (MDA-OMS, Cart. 64/B).

L'occasione veniva opportunamente fornita dal cacciatorpediniere **Almirante Valdès**, presentatosi con cattive intenzioni alle 8 del mattino al largo del porto di Larache. Tenendosi lontana dalla costa, la nave aveva aperto il fuoco contro le installazioni portuali ed i piroscafi all'ancora. Una batteria costiera aveva risposto con alcuni colpi, tutti caduti corti per difetto di portata. Neppure gli artiglieri di marina avevano fatto meglio. Una decina di proiettili avevano sollevato alte colonne d'acqua accanto al mercantile tedesco **Sevilla**, della linea Amburgo-Anversa-Casablanca-Tangeri, attraccato ad un molo sul quale stava scaricando un innocente carico di merci imbarcate venti giorni prima nel porto di Amburgo.

Poco disturbato dalla batteria costiera, il cacciatorpediniere aveva continuato il suo metodico bombardamento, sinché sulla scena erano apparsi i due S.81 legionari.

Alla prima salva di bombe l'**Almirante Valdès** aveva interrotto l'azione, ritirandosi a tutta forza in direzione nord, nel contempo aveva protetto la sua fuga con scariche dei pezzi contraerei.

Gli apparecchi avevano inseguito la nave, bersagliandola - salva dopo salva - con 28 bombe da 50 chilogrammi. Sebbene gli aviatori avessero avuto l'impressione di avere colpito il cacciatorpediniere, in realtà questo aveva schivato tutti i lanci con rapide accostate.

I corrispondenti della stampa estera riferirono che il bombardamento di Larache era stato interrotto dall'intervento di velivoli spagnoli alzatisi dalla vicina base di Auermata. La prima azione degli aerei legionari era tuttavia messa in secondo piano dalla ben più ghiotta notizia che gli insorti si preparavano a varcare lo stretto con tre navi della Compagnia Transmediterranea, già pronte nel porto di Ceuta con a bordo soldati ed armamenti.

I repubblicani non potevano essere meglio informati, anche se per loro non era certamente un problema conoscere i più minuti dettagli della operazione. Gli informatori pullulavano da ambedue le parti, e proprio nello stesso giorno i nazionalisti avevano fucilato quattro impiegati postali di San Roque, accusati di avere usato il telegrafo installato nel loro ufficio per trasmettere informazioni a Màlaga. Per quanto possa apparire strano, i telefoni - quasi tutti gestiti da società straniere - ed i telegrafi delle poste spagnole continuarono tranquillamente, e per parecchi giorni, a collegare le zone repubblicane a quelle occupate dagli insorti.

Il passaggio dello stretto di Gibilterra

A partire dal primo pomeriggio del 4 agosto, cominciarono ad arrivare all'aeroporto di Tetuàn colonne di autocarri con le tonnellate di bombe, carburante, munizioni per le mitragliatrici e pezzi di ricambio, sbarcati a Melilla dal piroscalo **Morandi**.

Aiutati dal personale spagnolo, gli aviatori italiani: ufficiali, sottufficiali e specialisti, senza alcuna distinzione di grado, iniziarono alacremente ad armare le bombe ed a preparare i velivoli per le azioni dell'indomani. Nel frattempo il colonnello Bonomi, convocato alla sede dello Stato Maggiore di Franco nel palazzo dell'Alto Commissario, metteva a punto con gli ufficiali spagnoli il piano d'operazioni per il passaggio del convoglio attraverso lo stretto.

La protezione del convoglio fra Ceuta ed Algeciras era quasi interamente affidata all'aviazione. La scorta navale era infatti alquanto misera: la vecchia e lenta cannoniera **Dato**, il piccolo guardacoste **Uad Chert** e la torpediniera N°9 sprovvista di siluri (7).

Nel porto di Ceuta era radunato un convoglio composto da due modeste motonavi della Compagnia Transmediterranea **Ciudad de Algeciras** e **Ciudad de Ceuta**, e dai rimorchiatori **E. Benot** ed **Arango**. A bordo erano stipati tremila uomini, sei batterie d'artiglieria e molto materiale bellico.

Secondo Bonomi "il generale Franco aspettava il passaggio di questo contingente per trasferirsi a Sevilla ed assumere il comando dell'Armata del Sud. Allo Stato Maggiore (nazionalista) destavano grande preoccupazione gli otto sommergibili, i sette cacciatorpediniere, i due incrociatori ed una corazzata, che metodicamente infestavano lo stretto notte e giorno".

Il piano delle operazioni aeree del 5 agosto, concretato nella riunione all'Alto Commissariato, fu comunicato a tutti i comandi alle 23 del 4.

Ad una forza di quattro idrovolanti Dornier Wal, sei Breguet XIX, tre trimotori Fokker VIIb 3m e tre S.81 spettava avvistare ed attaccare la flotta. Questi velivoli dovevano pattugliare ambo i lati della rotta seguita dal convoglio, costituendo a protezione di esso una doppia cortina; di cui quella interna con funzione antisommergibile era formata dai Dornier e dai Breguet. Ai tre S.81 spettava proteggere il convoglio dalle navi da guerra

7) Cannoniera **Dato**:1335 tonnellate, 4 cannoni da 102 mm e 3 da 47 mm. Guardacoste **Uad Chert**:600 tonnellate, 2 cannoni da 76 mm. Torpediniera N°9:180 tonnellate, 3 cannoni da 47 mm e 3 tubi lanciasiluri da 450 mm. (n.d.A.)

eventualmente provenienti da Màlaga. Se fossero intervenuti aerei repubblicani questi avrebbero trovato ad attenderli appena un paio di caccia Nieuport, cui era affidato il pattugliamento della zona. Altri tre Savoia S.81 e tre Breguet XIX erano tenuti di riserva sull'aeroporto di Tetuàn, pronti ad intervenire contro le navi che avessero superato le barriere esterne.

Il piano era dettagliatissimo: con orari di decollo e quote di volo di ogni pattuglia, con codici e modalità delle comunicazioni radio. Tutto era previsto per avvistare e contrattaccare la flotta: l'azione aerea sarebbe stata coordinata da Bonomi che aveva il suo posto di comando volante a bordo del Savoia S.81 n°8.

Nei giorni precedenti gli insorti avevano fortificato tutti i punti strategici costieri nella zona prevista per lo sbarco: Algeciras, Punta Carnero, Tarifa erano state munite di batterie di cannoni da costa ed antiaerei.

Nella sera della vigilia, nel porto di Ceuta regnò una grande animazione: le vie intorno erano piene di "Tercios" e "Regulares", mentre le bande dei reparti suonavano allegri "paso doble" (8).

Nella notte, l'intera aviazione di Franco - due dozzine di velivoli nazionalisti ed italiani basati sui campi di aviazione del Marocco e dell'Andalucía - si preparò per entrare in azione alle prime luci dell'alba, con la non facile missione di impedire alla flotta repubblicana di navigare nelle acque dello stretto, almeno per quel paio d'ore occorrenti al convoglio nazionalista per percorrere il tratto di mare fra Ceuta ed Algeciras.

In pratica, data la vetustà degli aerei spagnoli, su due dozzine di aerei disponibili per l'impresa, gli unici all'altezza del compito assegnato erano gli otto bombardieri Savoia S.81 del tenente colonnello Bonomi, i quali dovevano vedersela con 18 unità unità da guerra "rosse" armate con circa cento cannoni, di cui una ventina contraerei.

Bonomi suddivise il magro reparto di S.81 in tre pattuglie, di cui la prima, con due bombardieri, doveva sorvegliare con ampi voli di ricognizione le acque dello stretto e scegliere il momento più opportuno per l'uscita del convoglio.

Le altre due pattuglie di S.81 dovevano tenersi sulla base di Tetuàn, pronte a decollare per proteggere il convoglio, sia durante la traversata sia nel corso delle operazioni di sbarco ad Algeciras.

Alle ore 06,00 del 5 agosto, i decrepiti Breguet nazionalisti aprirono le operazioni aeree sullo stretto di Gibilterra decollando da Tetuàn, seguiti ad intervalli dai Fokker VIIb 3m, dai Savoia di Bonomi ed infine dai fatiscanti idro di Ceuta.

Decollata alle 6.30, la pattuglia degli S.81 in ricognizione offensiva, guidata personalmente da Bonomi, constatò che la visibilità era buona sul lato atlantico dello stretto, al momento apparentemente sgombro di navi repubblicane. Gli S.81 puntarono poi verso il Mediterraneo, dove non avvistarono vascelli nemici.

Alle 7.00 circa, mentre gli S.81 erano ad Est, un Breguet XIX ed Dornier Wal di pattuglia sul lato Ovest avvistarono ed attaccarono una formazione di due cacciatorpediniere repubblicani proveniente dall'Atlantico.

Spaventata dalla presenza dei velivoli, ed evidentemente male guidata da un improvvisato comandante, una delle due unità abbandonò l'azione ripiegando in Atlantico, mentre l'altra, il **Lepanto**, sebbene colpita da una bomba da 50 Kg., si infilò decisamente nello stretto, arrivando sino in prossimità delle Rocca di Gibilterra, ma lì fu attaccata dai due S.81.

Prima che i velivoli riuscissero ad inquadralo nei loro traguardi di lancio, il **Lepanto** riuscì fuggire nelle acque della base britannica, tenendo contemporaneamente a bada gli assalitori con il fuoco delle armi contraeree.

I due velivoli rimasero ad evolvere nello spazio aereo internazionale, sorvegliando la loro mancata preda mentre si addentrava nel porto e dava fondo accanto ad una banchina. Il caccia repubblicano, cui il precedente attacco aereo aveva causato un morto e vari feriti, sbarcò un ferito grave che fu ricoverato nell'ospedale militare britannico.

Da bordo del suo S.81, il colonnello Bonomi si avvide che la nave avversaria, infiltratasi precipitosamente fra i natanti della base inglese, si era messa in una difficile posizione, per uscire dalla quale sarebbero occorse almeno due ore (9). Bonomi decise pertanto di lanciare il segnale radio convenuto per l'uscita del convoglio da Ceuta. Contemporaneamente egli ordinò alle due pattuglie di S.81, ancora a terra sulla base di Tetuàn, di tenersi pronte a decollare a protezione del convoglio.

Il momento era veramente propizio, ma nonostante i messaggi di Bonomi, gli spagnoli non diedero l'ordine di uscita al convoglio nel timore che il cacciatorpediniere repubblicano sbucasse da Gibilterra, attaccando con i siluri le loro navi durante la traversata da Ceuta ad Algeciras.

Bonomi, sorpreso di vedere le navi nazionaliste rimanere immobili entro il porto, portò il proprio aereo a cento metri sopra esse, incitandole a muoversi con il lancio delle tre fumate convenute quale segnale di via libera nello stretto. Tuttavia la cannoniera **Dato** ed i piroscafi rimasero ostinatamente all'interno del porto con le ancore pen-nellate.

8) "Gazzetta del Popolo" 6/8/1936.

9) Bonomi, già ufficiale della Regia Marina, era in grado di valutare professionalmente la situazione (n.d.a.).

Furibondo per la mancata azione, Bonomi riatterrò a Tetuàn per apprendervi che l'uscita del convoglio era stata bloccata su ordine di Franco, il quale aveva dato più credito ad informazioni telefoniche pervenutegli da Algeciras, dove ritenevano possibile una rapida uscita da Gibilterra del caccia repubblicano (10).

In seguito alla decisione di Franco di ritentare l'operazione nello stesso pomeriggio, Bonomi riprese il volo con il bimotore Douglas catturato dai nazionalisti a Tablada.

Il tempo era magnifico, ed un sole splendente illuminava l'azzurra superficie marina dello stretto solcata dalla scia di un cacciatorpediniere. Era il **Lepanto**, messo in fuga al mattino. Uscito verso le 12,30 dalla rada di Gibilterra, il **Lepanto** era stato fiancheggiato sino al limite delle acque internazionali da due cacciatorpediniere britannici. Tuttavia, appena allontanatasi la scorta britannica, la nave repubblicana fu nuovamente attaccata e costretta ad allontanarsi dal Douglas pilotato dal capitano Haya (11).

Sbarazzatosi della nave repubblicana, Bonomi riatterrò a Tetuàn per rifornire il velivolo di bombe.

Alle 13, 30 circa, il pattugliamento antisommergibile era stato ripreso da due Dornier Wal e da due Breguet XIX alle 17,00, mentre tre S.81 erano decollati per intercettare eventuali sortite di naviglio repubblicano provenienti sia da Tangeri sia da Màlaga.

Il Douglas di Haya si era levato nuovamente in volo, con Bonomi a bordo, per riprendere l'osservazione al centro dello stretto.

Le acque erano sgombre, perciò alle 17,20 dal DC 2 era partito il segnale di via libera. Finalmente i conduttori del convoglio, vinta la riluttanza che li aveva fermati al mattino, iniziarono a muoversi con una lentezza, che l'impaziente Bonomi trovò esasperante, infatti, nonostante l'urgenza, impiegarono più di una ventina di minuti solo per uscire dal porto.

Nel frattempo le condizioni meteorologiche erano peggiorate ed insoliti banchi di fitta nebbia avevano coperto l'ultimo tratto di rotta nei pressi di Algeciras. Il piccolo rimorchiatore **Benot** era rimasto in porto perché il sovraccarico dovuto ad una intera batteria di cannoni non gli permetteva di affrontare il mare agitato (12).

Sull'opposta sponda dello stretto, centinaia di persone si erano appostate sui pendii della Rocca di Gibilterra per scrutare, per quello che la nebbia permetteva, le evoluzioni delle navi nazionaliste. Gli spettatori, fra i quali si distinguevano per l'aria professionale parecchi ufficiali della Royal Navy armati di grossi binocoli da marina, osservavano e commentavano ogni mossa di navi ed aerei quasi assistessero ad un incontro sportivo dagli spalti di uno stadio.

Durante la navigazione il convoglio si frazionò. In testa passarono le due veloci motonavi della Transmediterranea, seguite a distanza dalla **Dato**; chiudevano la fila alquanto distaccate l'**Uad Kert** e l'**Arango**. Alle 19,00 circa, gli aerei di pattuglia avvistarono il cacciatorpediniere **Alcalà Galiano** 25 miglia a nord ovest del convoglio.

L'unità, uscita da Tangeri alle 14,35, aveva dapprima puntato verso l'Atlantico, poi era rientrata a tutta forza nelle acque dello stretto.

L'orario di uscita, le condizioni di visibilità e la rotta inizialmente tenuta, avevano sottratto la nave all'avvistamento degli aerei intenti a sorvegliare solo le provenienze est della baia di Tangeri.

Marciano a tutta forza, alle 9,30 l'**Alcalà Galiano** doppiò la punta Marroquí, a non più di otto o nove miglia dalla rotta del convoglio, proprio nel momento in cui le navi di punta di questo le motonavi **Ciudad de Algeciras** e **Ciudad de Ceuta** - stavano per entrare nel porto di Algeciras sotto la protezione delle batterie costiere.

Le più lente unità del convoglio erano in forte ritardo. Mancava loro ancora circa una mezz'ora di navigazione per giungere alla meta. L'**Alcalà Galiano** era stato avvistato dal DC 2 di Haya quando esso già era nelle acque dello stretto. Il DC 2 aveva cercato di intralciare l'azione del cacciatorpediniere lanciando coppie di bombe, rudimentalmente spinte a mano sopra scivoli in legno sporgenti dai finestrini una volta utilizzati dai passeggeri.

Naturalmente la precisione di tali lanci era quasi nulla, tuttavia gli attacchi, accompagnati da minacciose puntate in bianco, erano riusciti ad intimorire il comandante dell'unità obbligandolo a continue e rapide accostate che ne avevano rallentato l'azione. Dalla radio del Douglas partivano intanto pressanti chiamate di Bonomi alle due pattuglie di S.81 in volo.

10) R. Bonomi, op. cit. pagg. 34-35.

11) Il Douglas DC 2 pilotato da Haya era il medesimo aereo della LAPE catturato - il 18 luglio - sul campo di Tablada, dove rimase immobilizzato dalle fucilate sparategli dal capitano Vara del Rey. Sull'aereo erano installati due rudimentali cucchiaini in legno sporgenti dai finestrini su ambo i lati della fusoliera, per il lancio di bombe da 50 Kg. Le bombe, trasportate sui sedili del velivolo, erano caricate a braccia sugli scivoli. La difesa era assicurata da quattro fucili mitragliatori appostati ai finestrini laterali (R. Bonomi, op. cit. pag. 36).

Nei primi mesi di guerra, anche i repubblicani utilizzarono come bombardieri Douglas DC 2 così attrezzati (n.d.A.).

12) A. Nassas, op. cit. pag. 39.

Sebbene attardato dai fastidiosi attacchi del DC 2, contro il quale aveva aperto il fuoco con i contraerei, l'**Alcalà Galiano** era arrivato ad incrociare la rotta seguita dalle ultime navi nazionaliste. Con una rapida accostata, il cacciatorpediniere si era portato alla loro dritta aprendo il fuoco contro la **Dato**, animosamente interposti fra il nemico ed i trasporti.

Vista la critica situazione del convoglio, Haya eseguì un attacco da 900 metri, ma le sue bombe non impressionavano più il comandante repubblicano, che continuò a serrare le distanze per infliggere alla **Dato** una severa punizione con le sue più potenti artiglierie.

In quel mentre arrivò sulla scena una prima pattuglia di S.81, che inquadrò l'unità repubblicana con una poderosa salva di 36 bombe da 100 chilogrammi: l'intero carico dei tre velivoli.

La nave riemerse dalla massa delle altissime e spumeggianti colonne d'acqua provocate dalle esplosioni, fece due stretti giri a sinistra e sembrava ancora intenzionata a riprendere ostinatamente l'attacco, quando arrivarono altri tre S.81.

Una nuova possente scarica di bombe si abbatté a lato dell'unità. Il tiro era stato peggiore della salva precedente, inoltre i portabombe degli S.81 in volo erano vuoti, ma questo il comandante dell'**Alcalà Galiano** non poteva saperlo.

Il cacciatorpediniere interruppe l'azione e si ritirò verso Màlaga, sempre tallonato dal DC 2 di Haya, che ne accompagnò la ritirata con lanci delle sue piccole e fastidiose bombe.

Tutte le navi del convoglio erano arrivate in salvo senza danni nè perdite. L'**Arango** si era posto sotto la protezione della batteria costiera da 155 mm di punta Carnero, mentre l'azione dell'**Alcalà Galiano** era ancora in corso. I pochi colpi sparati contro la **Dato** erano finiti in mare. Due siluranti repubblicani salpati da Màlaga per appoggiare l'**Alcalà Galiano** erano ripiegate sotto l'attacco di una pattuglia aerea spagnola. Un sommergibile repubblicano era intervenuto lanciando siluri contro il convoglio. Le scie delle sue armi erano state viste da Bonomi mentre si estinguevano in mare, ancora troppo lontane dal bersaglio, a causa della eccessiva distanza di lancio. Due S.81 erano intervenuti sganciando bombe sulla scura sagoma del sottomarino, intravedibile sotto la superficie marina.

Il giorno dopo, informatori riferirono al comando nazionalista che non era rientrato alla base il sommergibile **C 6** e che l'**Alcalà Galiano** aveva scaricato feriti a Màlaga. Il **C 6** era invece scampato alle bombe, ed in seguito doveva autoaffondarsi, il 18 luglio 1937, nel porto di Bilbao poco prima della caduta della città nelle mani dei nazionalisti e dei legionari italiani.

Sorprendentemente le bombe e le cannonate profuse durante le operazioni del 5 agosto non avevano causato vittime, tuttavia il bilancio finale della giornata era stato assolutamente negativo per la flotta repubblicana. Erano entrati in azione tre cacciatorpediniere, due siluranti ed un sommergibile governativi, mentre altre tre unità - il cacciatorpediniere **Almirante Valdès**, la cannoniera **Pinto** ed il sommergibile **C 3** - erano usciti da Tangeri senza nemmeno impegnare combattimento. Tutte le unità repubblicane si erano ritirate di fronte ad attacchi aerei più fragorosi che micidiali (13).

Le unità di maggiore tonnellaggio ed armamento - la corazzata **Jaime I** ed i due incrociatori **Miguel Cervantes** e **Libertad** - non si erano mosse da Tangeri, mentre avrebbero potuto colpire il convoglio sia quando era ancora nel porto di Ceuta, sia durante la navigazione, sia all'arrivo ad Algeciras.

Le unità sottili, capaci di evolvere agilmente sotto gli attacchi aerei, erano state impiegate poco e male in attacchi isolati, anziché in azioni di squadra. Evidentemente le uccisioni e gli arresti di ufficiali, perpetrati nei primi giorni dell'insurrezione, avevano impoverito i quadri di comando della marina da guerra.

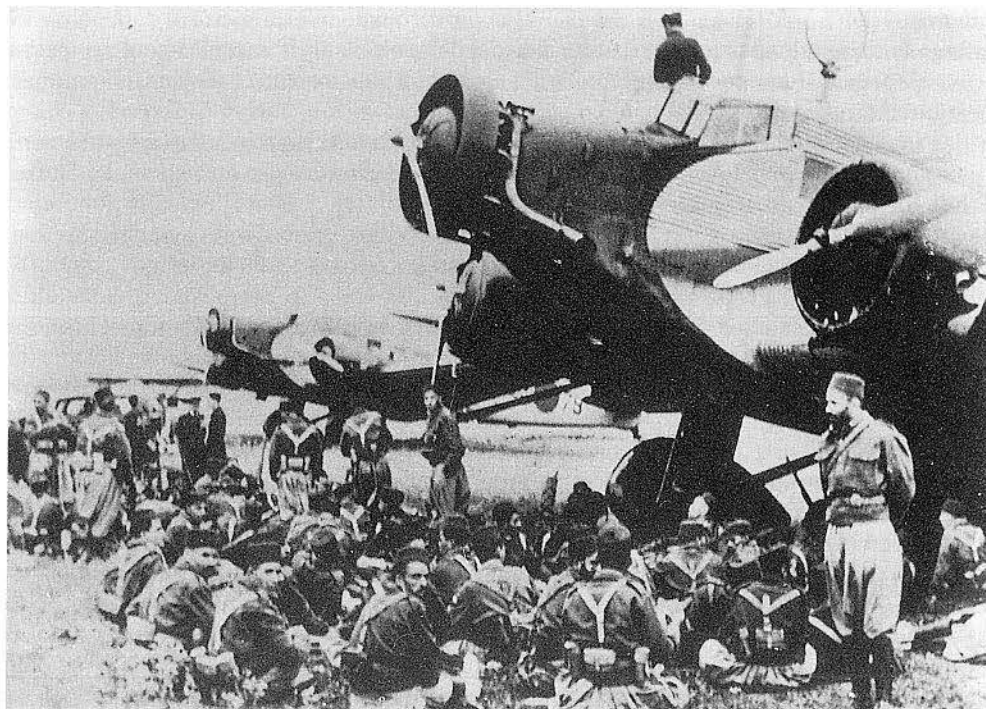
Le azioni degli aerei, e degli S.81 in particolare, aveva disorientato i comandanti dei cacciatorpediniere ed aveva costituito un formidabile deterrente scoraggiando l'intervento delle unità maggiori.

E' probabile che se la flotta si fosse impegnata a fondo contro il convoglio questo non sarebbe passato. Ne fa fede il tenace comportamento dell'**Alcalà Galiano**, che aveva proseguito l'azione contro il convoglio nonostante i primi attacchi aerei, desistendovi solo dopo una seconda paurosa scarica di bombe degli S.81.

Secondo le teorie in voga all'inizio degli anni trenta, i bombardieri pesanti in quota erano ritenuti efficacissimi contro il naviglio da guerra, ma le successive esperienze della II Guerra Mondiale dovevano dimostrare che solo i bombardieri in picchiata e gli aerosiluranti avevano buone probabilità di centrare veloci e manovriere unità in navigazione; ma questo era allora ignoto sia ai repubblicani sia agli italiani (14).

13) MDA-OMS, Cart. 64/B. I quotidiani dell'epoca riferirono che il sommergibile **C 6** non aveva fatto ritorno alla base ("Gazzetta del Popolo" e "La Stampa" del 6/8/1936).

14) Dopo la I Guerra Mondiale, questo fu il primo - e deludente - esempio di impiego di bombardieri in quota contro navi da guerra in navigazione. Nonostante le ulteriori esperienze negative fatte dagli S.81 durante la guerra di Spagna, la Regia Aeronautica rimase ancorata all'erronea teoria della maggiore economicità dei bombardieri in quota rispetto ai più costosi, ma anche più efficaci aerosiluranti. L'opinione cambiò dopo la battaglia di Punta Stilo - 8 luglio 1940 - quando 450 bombardieri si accanirono contro la flotta inglese piazzando appena un colpo sull'incrociatore **Gloucester**, senza però affondarlo. Nella Seconda Guerra Mondiale, i



Tetuán, agosto 1936. "Regulares" marocchini attendono di essere trasferiti in Andalucía su Junkers Ju 52 forniti dalla Germania. In Spagna gli Ju 52 servirono indifferentemente da bombardieri e da trasporti. (Collezione Ferdinando Pedriali)

Il 5 agosto era la festa della Madonna d'Africa. Quella sera la ricorrenza fu celebrata con particolare fervore dai nazionalisti, euforici per la riuscita dell'impresa. Gli aviatori italiani parteciparono ai festeggiamenti, ovunque accolti da calorose manifestazioni di simpatia (15).

Tolti i soldati rimasti a Ceuta a bordo del **Benot**, erano passati indenni in Andalucía oltre 2.500 uomini, che andavano ad aggiungersi a quelli passati via mare tra il 18 ed 19 luglio ed a quelli trasportati per via aerea.

Ora nella penisola vi erano 5.000 soldati dell'Armata d'Africa, parte dei quali stava già dando una mano alle scarse forze di Queipo de Llano per consolidare la situazione nelle provincie di Granada e Cordoba, mentre un'altra parte raggiunse le due smilze colonne motorizzate, partite il 3 agosto da Sevilla e dirette a Màrida, prima tappa della lunga marcia su Madrid. Senza le truppe passate con il convoglio, il generale Franco non avrebbe potuto proseguire questa impresa. Infatti ai primi d'agosto il ponte aereo sullo stretto funzionava ancora a rilento per mancanza di aerei da trasporto. Solo una esigua parte dei ventisei Junkers Ju 52 promessi da Hitler era arrivata.

Gli ultimi venti Ju 52 partirono da Dessau il 7 agosto: due giorni dopo il passaggio del convoglio. Contemporaneamente arrivò a Càdiz il mercantile tedesco **Usaramo** con il personale ed i materiali necessari alla organizzazione di terra del reparto aereo germanico (16).

Con gli aerei inviati da Hitler, la capacità di trasporto settimanale del ponte aereo sullo stretto salì da 500 uomini con pochi quintali di materiali ad oltre 1.500 uomini con cinque o sei cannoni.

Il convoglio del 5 agosto aveva perciò abbreviato i tempi, regalando a Franco un prezioso vantaggio di circa due settimane. Il successo dell'impresa spettava per la maggiore parte all'aviazione, di cui gli aerei legionari

bombardieri tedeschi ottennero invece migliori successi attaccando, da 50 metri di quota, navi mercantili lente e dotate di debole contraerea, con bombe a scoppio ritardato lanciate con una traiettoria molto tesa contro le fiancate delle navi. Le spolette delle bombe avevano un ritardo di quattro o cinque secondi fra impatto ed esplosione, permettendo all'aereo di sottrarsi agli effetti dell'esplosione (n.d.a.).

15) MDA-OMS, Cart. 64/B.

16) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 66. John Coverdale, op. cit. pag. 94.

costituivano i nove decimi del potere offensivo (17). Il forzamento del blocco navale repubblicano nello stretto rimase però un temporaneo e ben riuscito colpo di mano, che i nazionalisti non osarono ripetere, anche se il governo repubblicano era stato costretto a ritirare la propria flotta dalla comoda base di Tangeri.

Ai primi d'agosto, Franco aveva indirizzato energiche note di protesta al Comitato Internazionale della Zona di Tangeri, richiamandosi ad un articolo dello statuto della zona che vietava di usarla come base bellica. I rappresentanti italiano, inglese e portoghese in seno al Comitato avevano ritenuto valide le contestazioni di Franco, ed alla fine l'intero Comitato, compreso il riluttante rappresentante francese, aveva invitato il governo repubblicano ad allontanare dalla baia le proprie navi da guerra.

La richiesta era stata formulata in cortesi termini diplomatici, ma la presenza nel porto di numerose navi da guerra inglesi, italiane, tedesche e portoghesi le aveva conferito maggiore capacità persuasiva.

Tra l'8 ed il 9 agosto, il governo di Madrid aveva ritirato la flotta da Tangeri dislocandola a Màlaga, base meno adatta per esercitare un adeguato controllo dello stretto ed alla portata dei bombardieri legionari dislocati nel Marocco ed a Sevilla. Tuttavia la sorveglianza delle navi repubblicane era continuata e nessuna nave carica di truppe aveva osato avventurarsi in quelle acque sino al 29 settembre, quando nella zona apparvero il nuovo incrociatore pesante nazionalista **Canarias**, appena uscito dai cantieri di El Ferrol e l'incrociatore **Almirante Cervera**.

Le due navi intercettarono i cacciatorpediniere repubblicani **Almirante Ferrandiz** e **Gravina**, di cui il primo affondò dopo un'impari duello contro i pezzi da 203 mm del **Canarias** ed il secondo, sebbene danneggiato da un colpo da 152 mm del **Cervera**, riuscì a riparare nel porto neutrale di Casablanca.

Da quel momento il controllo dello stretto passò ai nazionalisti, che in pochi giorni traghettarono 8.000 uomini dal Marocco all'Andalucía. Contemporaneamente venne sospeso il ponte aereo, i cui Junkers Ju 52 furono immediatamente convertiti al ruolo di bombardieri.

Il successo del 5 agosto era stato abilmente sfruttato dagli insorti, la cui propaganda aveva esagerato ad arte l'entità dei rinforzi traghettati durante l'operazione (18). Comunque in Andalucía vi erano abbastanza reparti dell'Armata d'Africa ed altri sarebbero stati traghettati dagli Junkers tedeschi, di cui era imminente un ulteriore consistente arrivo. Quindi si erano instaurate condizioni che permettevano a Franco di iniziare operazioni su larga scala nella penisola. Il 6 agosto Franco trasferì il proprio comando a Sevilla, da dove emanò un trionfante bollettino: "Nella giornata di ieri abbiamo sconfitto una squadra navale nello Stretto e siamo arrivati ad Algeciras con un convoglio di cinque navi; una mirabile azione aerea è riuscita a sgomberare il campo dal nemico".

La partecipazione degli aerei italiani fu ufficialmente ignorata. Lo esigeva l'opportunità politica. Roma desiderava evitare l'acutizzarsi dei contrasti con la Francia, per non mettere nell'imbarazzo il governo conservatore britannico, nei cui ambienti si notava una velata simpatia per l'aiuto italiano (19).

Per evitare contestazioni internazionali, al consolato italiano di Tangeri erano state impartite tassative disposizioni di evitare contatti con la missione aeronautica di Bonomi.

Bonomi aveva dovuto incontrarsi in segreto con il maggiore Luccardi per ottenere l'assistenza e gli appoggi che necessitavano al suo reparto (20).

Pure la stampa italiana, sempre pronta ad esaltare le imprese aviatorie nazionali, aveva dovuto adattarsi ad un prudente riserbo.

Nelle corrispondenze dalla Spagna, non veniva fatta menzione della partecipazione degli aviatori italiani alle operazioni del 5 agosto. Gli otto Savoia Marchetti di Bonomi erano diventati per il pubblico italiano "otto Fokker da caccia pilotati da equipaggi agguerriti, recentemente arruolatisi nella Legione Straniera" (21).

Sulla stampa francese divampavano invece accese polemiche fra i quotidiani sostenitori del "Front Populaire" e quelli dell'opposizione a causa delle rivelazioni riguardanti la consegna di aerei militari francesi al governo repubblicano spagnolo. Ogni invio era quotidianamente segnalato con notarile pignoleria e ricchezza di informazioni tali da escludere possibilità di smentite.

17) Aerei nazionalisti e legionari impiegati nelle operazioni del passaggio dello stretto di Gibilterra il 5 agosto 1936 (fra parentesi il carico di bombe massimo): n°2 idro Dornier Wal (Kg. 1.000), n°9 Breguet XIX (Kg. 400), n°2 caccia Nieuport Ni 52 C1, n°3 Fokker VIIb 3m (Kg. 1.000), n°8 Savoia Marchetti S.81 (Kg. 2.000), n°1 Douglas DC2 (Kg. 800) (origine dati: A. Nassaes, op. cit. pag. 36). Il carico di bombe trasportato nelle azioni sullo stretto era tuttavia stato ridotto a vantaggio di una maggiore quantità di carburante per aumentare l'autonomia di volo. Il 5 agosto 1936, gli aerei spagnoli lanciarono complessivamente circa una tonnellata di bombe (800 Kg dal DC2 di Haya, il resto da un Breguet XIX e da un vecchio idrovolante Wal) mentre gli S.81 italiani lanciarono circa nove tonnellate di bombe da 100 Kg. (cfr. Gomà, op. cit. pagg. 74-79 e R. Bonomi, op. cit. pagg. 41-47).

18) Il comando nazionalista annunciò che il 5 agosto erano stati traghettati ad Algeciras 6.000 uomini ed 8 batterie (Gazzetta del Popolo, 6 agosto 1936). In realtà erano passati circa 3.000 soldati ed una batteria da 105 mm. (J. M. Martínez Bande, "La Marcha sobre Madrid", Librería Editorial San Martín, Madrid 1982, pag.127).

19) J. Coverdale, op. cit. pag. 86.

20) MDA-OMS, Cart. 64/B.

21) Gazzetta del popolo, 7 agosto 1936.

AEREI LEGIONARI SULLA PENISOLA IBERICA

Situazione e disorganizzazione militare nella Repubblica Spagnola

L'insurrezione del 18 luglio aveva portato nella Repubblica Spagnola un radicale sconvolgimento di tutte le istituzioni civili e militari: le gerarchie militari erano state praticamente eliminate.

Marina ed aviazione avevano conservato una certa coesione, anche se la defezione o la eliminazione della maggiore parte degli ufficiali ne aveva menomato sensibilmente l'efficienza.

Molti reparti dell'esercito si erano sciolti, ed in loro vece erano sorte spontaneamente le "colonne": formazioni paramilitari di civili armati il cui numero variava da poche centinaia ad alcune migliaia.

Ogni colonna era la diretta emanazione di un partito o di un sindacato, di cui i più importanti erano la C.N.T. anarchica e la U.G.T. socialista.

Nelle colonne erano incorporati gruppi di soldati e sottufficiali e qualche raro ufficiale, tuttavia il comando effettivo delle colonne era esercitato dai più popolari capi politici e sindacali, tutti permeati da una illimitata fiducia nella capacità delle forze popolari di battere gli odiati militari ribelli.

I successi conseguiti dalle forze popolari nelle prime giornate dell'insurrezione avevano generato la convinzione che l'organizzazione militare tradizionale fosse inutile e che la vittoria sarebbe stata conseguita dalle colonne in un paio di settimane.

Queste ottimistiche convinzioni permeavano pure i capi responsabili, tanto che il governo della Cataluña alla fine di luglio aveva sospeso l'addestramento degli allievi piloti volontari già in possesso del brevetto di al volo a vela, perché riteneva inutile procedere alla loro istruzione quando il conflitto sarebbe terminato entro pochi giorni (1).

Il potere centrale era così disgregato, che le colonne se ne ritenevano praticamente indipendenti, non rinunciando però a pretendere da questo paghe e rifornimenti. Ma, nemmeno con tutta la buona volontà, il governo poteva provvedervi, in quanto gran parte delle riserve d'armi e munizioni erano detenute da quelle organizzazioni politiche e sindacali che se ne erano impadronite per prime, quindi il loro possesso era oggetto di gelosia ed aspre contese tra le colonne (2).

L'incapacità del governo Giral di controllare le forze armate era indubbia, ma a sua discolpa stava il fatto che su 120.000 armati repubblicani, 100.000 erano miliziani ligi solo alle direttive dei sindacati e dei partiti.

Tuttavia, nè i pochi reparti fedeli, nè le milizie disposte ad ascoltare le direttive del governo furono indirizzati tempestivamente in Andalusia prima dell'arrivo dell'Armata d'Africa.

1) J. J. Maluquer Wahl, "La aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil", Editorial San Martín, Madrid, 1980, pag. 61.

2) P. Broué e F. Temine, op. cit. pag. 152.

Il governo repubblicano mancava del tutto di una visione strategica d'insieme, infatti, quantunque la sua aviazione avesse una schiacciante supremazia sui fronti della Sierra Guadarrama e dell'Aragona, non un solo velivolo fu inviato al sud per aiutare la flotta a mantenere uno stretto controllo dello stretto di Gibilterra. Neppure un caccia repubblicano andò ad incrociare le rotte dei lenti aerei da trasporto nazionalisti, che quotidianamente trasferivano "Tercios" e "Tabores" dal Marocco agli aeroporti dell'Andalucia.

Mentre in Andalucia le truppe dell'Armata d'Africa erano ogni giorno più numerose, molti capi miliziani stavano conducendo guerre semiprivatizzate sulla Sierra Guadarrama ed in Aragona, impegnati in ambiziose offensive locali contro le truppe del generale Mola.

Per quanto sanguinose, le loro battaglie non portavano mai a netti successi. Ciò era sorprendente, poiché l'esercito nazionalista del Nord era paurosamente a corto di munizioni, ed una buona parte dei suoi effettivi era composta da giovani soldati di leva, affiancati da gruppi di falangisti e "requetés" che, per quanto coraggiosi, non valevano quanto ad addestramento molto di più dei miliziani loro avversari.

Nel Nord ed in Aragona, la Repubblica sprecò improvvidamente molte buone occasioni, soprattutto per la presunzione di improvvisati capi militari - quasi tutti politici e sindacalisti - di essere capaci di condurre le operazioni trascurando, sprezzantemente i consigli dei pochi ufficiali rimasti fedeli, loro affiancati come consiglieri (3).

Agli esiziali difetti dei loro capi, le milizie aggiungevano di proprio una endemica indisciplina ed una assoluta incapacità di combattere in campo aperto senza paurosi sbandamenti.

Data la situazione delle forze armate repubblicane, le truppe di Mola non potevano essere battute, benché deboli e male armate.

Milizie popolari contro soldati di mestiere

Mentre al nord le modeste forze di Mola polarizzavano l'attenzione dei repubblicani sulla Sierra Guadarrama, al sud rimanevano sguarniti e praticamente aperti i passi che valicano la Sierra Morena collegando l'Andalucia a Madrid attraverso l'Extremadura.

Il governo repubblicano non riteneva al momento le forze nazionaliste in Andalucia così potenti da costituire una seria minaccia, infatti queste avevano seri problemi per difendere Cordoba, mentre Granada era ancora circondata e minacciata da forze preponderanti.

A Madrid si era relativamente sicuri che, liquidato Mola ritenuto il nemico più pericoloso, sarebbe rimasto ancora abbastanza tempo per concentrare tutte le forze per battere i ribelli nel Sud. Ma nella prima settimana d'agosto questo disegno fu sovvertito dall'aiuto italo tedesco, che rese possibile il rapido trasferimento in Andalucia di 4.000 solidissimi soldati marocchini con i quali Franco iniziò immediatamente la conquista dell'Extremadura. I militari ribelli si erano proposti di stabilire attraverso questa regione un collegamento fra le forze del Sud e quelle del Nord, tenendo le spalle appoggiate alla amica frontiera portoghese.

Per l'Extremadura passava una delle migliori strade per Madrid, obiettivo principale degli insorti.

Appena le truppe nazionaliste in Andalucia furono abbastanza numerose da permettere a Queipo de Llano di garantirsi il controllo delle provincie di Sevilla e Cádiz, il generale Franco cominciò a costituire una piccola colonna mobile con i contingenti che giornalmente passavano dal Marocco alla penisola tramite il ponte aereo.

Il 3 agosto, la colonna mobile - comandata dal tenente colonnello Asensio e forte di un "tabor" marocchino, di una "bandera" della Legione e di una batteria da campagna - partì da Sevilla montata su autocarri requisiti, dirigendosi verso il Nord.

Il 4, Asensio entrava a El Ronquillo, ai piedi della Sierra Morena, dopo un bombardamento eseguito dai Breguet XIX nazionalisti della base di Sevilla. Altre resistenze furono affrontate e vinte a Llerena ed a Zafra, ormai oltre la Sierra Morena.

Il 7 agosto, Asensio era ad Almendralejo, dopo una marcia effettuata ad una media di 40 chilometri al giorno.

Lungo la strada erano state facilmente debellate le sporadiche resistenze opposte da bande di sprovveduti miliziani, a malapena allenati alle risse di strada.

I miliziani incaricati della difesa dei centri abitati si davano alla fuga appena i legionari minacciavano di accerchiarli, aggirandoli sui fianchi a bordo dei loro autocarri. Tuttavia, quando i miliziani rimanevano intrappolati, essi si battevano con un leonino coraggio come quello dimostrato nella difesa ad oltranza di Almendralejo.

3) Il colonnello Castillo, uno dei rari militari di carriera al comando di milizie repubblicane sulla Sierra Guadarrama, si uccise per la disperazione di non riuscire a guidare in battaglia i suoi armati (Dan Kurzman, "L'assedio di Madrid" dall'Oglio Editore. Varese, 1980, pag. 136).



La marcia su Madrid, agosto novembre 1936

Ad Almendralejo, un centinaio di miliziani resistette per una settimana, arroccato entro le spesse mura della principale chiesa. Finita l'acqua e le munizioni, una quarantina di superstiti si arrese ai legionari, ma tutti furono messi al muro (4).

La loro tenacia era però stata inutile, perché Asensio avrebbe comunque dovuto fermarsi ad Almendralejo per attendere l'arrivo di altre colonne nazionaliste, infatti il suo reparto era troppo debole per affrontare le forze che i repubblicani stavano concentrando a Mérida, ad una trentina di chilometri più a nord. Ma i nazionalisti stavano preparandosi per una ulteriore avanzata. In aiuto di Asensio stavano accorrendo: dal Nord una colonna del reggimento Argel partita da Cáceres, e dal Sud le colonne dei maggiori Tella e Castejon - partite da Sevilla il 6 agosto al comando del tenente colonnello Yagüe - formate da due "banderas" e due "tabores" dell'Armata d'Africa, appena traghettati dal Marocco con il convoglio protetto dagli S.81 legionari.

L'avanguardia aerea della "Reconquista" - I Savoia ovunque

Gli S.81 del colonnello Bonomi eseguirono la prima missione bellica sul suolo iberico nella mattina del 6 agosto, quando, su istruzioni del Quartiere Generale di Tetuán, bombardarono Guadix a 20 chilometri da Granada, che allora era ancora isolata ed in procinto di essere attaccata.

Secondo le informazioni pervenute al Quartiere Generale di Tetuán, truppe repubblicane si stavano concentrando nella stazione ferroviaria di Guadix, mentre sull'attiguo campo di aviazione erano attesi rinforzi aerei.

Nello stesso giorno, gli S.81 dovevano attaccare le navi repubblicane ancorate nel porto di Màlaga, ma l'azione era stata annullata causa una fitta nebbia gravante su Tetuán, che aveva impedito ogni decollo sino a mattina inoltrata. Erano invece decollati regolarmente i tre S.81 destinati a Guadix, mentre più tardi si erano levati in volo due S.81 per intercettare navi nemiche segnalate nello stretto di Gibilterra.

4) Gabriel Jackson, "La Repubblica Spagnola e la Guerra Civile", Il Saggiatore, Milano 1967, pag. 304.

La marina repubblicana era infatti tornata in forze a pattugliare le acque per bloccare l'eventuale passaggio di altre navi fra il Marocco ed i porti andalusi in mano ai nazionalisti.

Una unità repubblicana, l'incrociatore **Libertad**, fu attaccata nello stretto dall'aereo del tenente Erasi, ricevendo quattro bombe da 250 Kg. molto vicine allo scafo. Però gli ordigni non erano del tipo a scoppio ritardato, quindi esplosero appena toccata la superficie marina senza danneggiare l'opera morta della nave.

Durante l'attacco, la contraerea del **Libertad**, aveva dato dimostrazione di una precisione insolita per la marina repubblicana, riempiendo di buchi e strappi i piani di coda e le ali del Savoia Marchetti.

L'azione sull'aeroporto di Guadix mise fuori combattimento alcuni vecchi Breguet XIX, cui toccarono 12 bombe da 50 Kg., mentre il rimanente carico esplosivo dei tre S.81 fu riservato alla stazione ferroviaria.

Il 9, l'S.81 del tenente Tosi andò a bombardare le navi da guerra repubblicane ancorate a Màlaga, pure questa volta senza conseguire alcun centro. Nello stesso giorno sei S.81 furono trasferiti sull'aeroporto di Tablada con completo carico di bombe per partecipare ad una incursione in grande stile sugli aeroporti di Getafe e Cuatro Vientos, sui quali erano stati segnalati 40 aerei francesi in fase di montaggio.

Il Quartiere Generale nazionalista intendeva attaccarli con una grossa formazione composta da sei S.81, altrettanti Ju 52 tedeschi ed il DC 2 del capitano Haya, il quale doveva guidare gli altri sull'obiettivo.

All'ultimo momento von Moreau, comandante degli Junkers, aveva informato gli spagnoli di non avere avuto dal suo governo il permesso di impegnare i suoi piloti sulla penisola.

Per il momento, Berlino desiderava evitare eventuali complicazioni derivanti dall'abbattimento su territorio repubblicano di qualche Junkers con piloti tedeschi a bordo (5).

Bonomi aveva invece deciso di eseguire ugualmente l'operazione con i soli S.81 ed il DC 2. Ma al mattino seguente, questa era abortita qualche attimo prima del decollo: tre velivoli non avevano potuto decollare a causa di gomme scoppiate sulle accidentate piste di Tablada e di motori malfunzionanti per le rinviate revisioni.

Questi incidenti avevano comunque evitato una inutile e rischiosa incursione a lungo raggio su un territorio strettamente pattugliato dai caccia repubblicani. Infatti l'informazione relativa gli aerei francesi era falsa.

Agli S.81 di Bonomi non mancavano però gli obiettivi: alle 8,30 dell'11, tre erano su Mèrida per fiaccare le difese che il giorno prima avevano bloccato le colonne di Yagüe alla periferia della città.

Tre passate degli S.81 avevano sommerso di spezzoni e bombe da 50 Kg le postazioni presidiate dai miliziani lungo la riva destra del fiume Guadiana, nei pressi del lungo ponte romano a sud della città. Demoralizzati e confusi dal bombardamento, i difensori non avevano quasi opposto resistenza ai marocchini lanciatisi all'attacco, appena tre razzi verdi sparati dall'S.81 di Bonomi avevano dato loro il segnale di avanzata.

Lasciati a Mèrida i due battaglioni della colonna Tella a tenere il fianco est contro le unità repubblicane di soccorso spedite da Madrid, il colonnello Yagüe lanciò senza indugi le altre due colonne - forti di appena 2.500 uomini - contro la città di Badajoz tenuta da un numero più che doppio di truppe e milizie repubblicane.

Strage a Badajoz

Badajoz, già capitale e piazzaforte di un regno arabo di cui conservava l'intatta cerchia di mura, era allora un caratteristico capoluogo di provincia dell'Extremadura, con 40.000 abitanti. Distante appena 6 chilometri dalla frontiera portoghese, aveva una ottima posizione strategica poiché da essa si minacciava il fianco sinistro delle colonne dell'Armata d'Africa in Extremadura ed era possibile insidiare la esile linea di comunicazione che Franco cercava di annodare fra l'Andalucia ed i territori di Mola nella Vieja Castilla.

Per Badajoz passava inoltre una buona strada diretta alla vicina frontiera, il che rendeva la città ancora più appetibile per i nazionalisti, i quali desideravano migliorare l'arrivo dei rifornimenti dall'amico Portogallo.

Conscio della importanza di Badajoz, il governo repubblicano aveva fatto il possibile per rafforzarne le difese, inviando al colonnello Puigdemolas, comandante del presidio, altri 2.000 miliziani, che si erano aggiunti ai 3.000 armati locali, fra cui 500 soldati regolari del 16° Reggimento di fanteria. Però gli ufficiali di Puigdemolas erano di alquanto incerta fede repubblicana, infatti il comandante degli "asaltos", si era rifugiato in Portogallo perché - aveva raccontato ai giornalisti gli eccessi dei miliziani lo avevano disgustato.

La città era stata sino ad allora risparmiata dai bombardamenti, sia perché i nazionalisti erano lontani sia perché non avevano abbastanza aerei. Ma il 4 agosto, il DC 2 del capitano Haya ruppe la tregua, sganciando bombe sulla città. Poi gli Ju 52 spagnoli avevano bombardato nei giorni 8 e 10, terrorizzando la popolazione.

5) In quel momento gli aerei della tedesca Lufthansa facevano ancora scalo a Barcellona, mentre l'Italia, pur continuando a tenere a Madrid una rappresentanza diplomatica presso il governo repubblicano, aveva già sospeso tutti i collegamenti aerei con la Repubblica Spagnola (n. d. A.).

I repubblicani si erano difesi dalle incursioni, sparando alla disperata con fucili e mitragliatrici piazzate sui tetti. Naturalmente non avrebbero combinato niente se ai nazionalisti non fosse passato per la mente di facilitarli, bombardando spavalidamente la città da soli 200 metri di quota, cosicché un pilota degli Junkers, il capitano Trechuelo, era stato ucciso da un proiettile di fucile.

Il 12 agosto, vigilia dell'assalto delle truppe dell'Armata d'Africa contro Badajoz, quattro S.81 legionari - decollati alle 7,30 del mattino da Sevilla - avevano fatto un bombardamento di precisione sganciando bombe da 250 Kg. e centinaia di spezzoni sulle postazioni miliziane collocate sulle mura moresche ed alla periferia della città.

All'indomani mattina, tre S.81 avevano nuovamente mirato alle mura, lanciando bombe da 50 e 100 Kg. che avevano dovuto andarsi e prendere il giorno innanzi in Marocco, in quanto quasi tutti i rifornimenti dell'Aviacion del Tercio erano oltre lo stretto di Gibilterra, nuovamente bloccato dalla flotta repubblicana, ritornati in forze dopo il 5 agosto.

Nel pomeriggio del 13, i legionari del Tercio Extranjero avevano dato l'assalto alle mura, penetrando a passo di carica dalle porte de la Trinidad e del Pilar. Una sanguinosa scia di morti e feriti era rimasta alle loro spalle a segnare il terreno superato allo scoperto sotto il furibondo fuoco dei difensori.

La battaglia era poi proseguita nelle strade sino al giorno dopo, concludendosi in una generale mattanza.

Centinaia di miliziani - e fra loro parecchie donne - presi con le armi in pugno, erano stati spicciativamente fucilati.

La maggioranza di costoro era responsabile di crudeli massacri di inermi borghesi, nondimeno l'eccessiva disinvoltura dei sistemi repressivi nazionalisti aveva sgradevolmente impressionato gli italiani al loro seguito, a tale punto che un duro come Ettore Muti aveva scritto a Ciano con fremente indignazione: "... figurati che a Siviglia (gli spagnoli) passano per le armi almeno trenta persone al giorno - ora sono già circa 1.300 i fucilati - e li giudica un tribunale composto da sei persone, ognuna delle quali ha un fratello o il padre o il figlio, che fu a suo tempo giustiziato dai comunisti. Il particolare più buffo è che i giudici non sono visti dall'imputato, che viene osservato attraverso una griglia. Il nostro fascismo è tutto un'altra bellissima cosa. A Badajoz, dopo la conquista, furono fucilati tutti i prigionieri per rappresaglia alla strenua, valorosa difesa. Chi paga veramente di persona, in questa rivoluzione sono i mori del Marocco, la Legione Straniera (cui mi onoro di appartenere) e pochi altri" (6).

I caccia del capitano Dequal

Nelle prime ore del 14 agosto, attraccò a Melilla un secondo piroscalo con gli uomini ed il materiale inviati dall'Italia per completare gli effettivi della missione aeronautica.

Portava a bordo dodici aerei da caccia Fiat CR.32 - con relativi rifornimenti di benzina, pezzi di ricambio e munizioni - ed il personale di una squadriglia caccia comprendente dodici piloti, tre motoristi e tre montatori, al comando del capitano Dequal.

Il personale del reparto, giovane ed entusiasta, si era volenterosamente messo subito al lavoro per sveltire lo scarico dei velivoli, sicché alla sera del 14 le fusoliere erano già entro i capannoni dell'aeroporto di Nador ed il montaggio dei velivoli era iniziato.

I piloti di Dequal provenivano dagli Stormi Caccia della Regia Aeronautica, il cui addestramento era stato completato nelle scuole di Gorizia e Campoformido (Udine).

Erano stati inviati senza avere subito una particolare selezione. Ma erano tutti ragazzi in gamba, esperti e ben temprati al pericolo dalle dure e frequenti esercitazioni di volo e di acrobazia aerea, sia singola sia collettiva, allora molto in voga presso i gli Stormi da Caccia della Regia Aeronautica.

Al pari dei piloti, anche gli aerei inviati erano qualcosa di speciale. Gli snelli ed argentei biplani Fiat CR.32 erano i migliori apparecchi, che avessero mai volato nei reparti da caccia italiani. Eccezionalmente manovrieri, potevano raggiungere i 375 Km/ora, inoltre, grazie alla superba robustezza della loro cellula, superavano in picchiata i 500 Km/ora: velocità irraggiungibile dalla maggiore parte dei velivoli che avrebbero avuto come antagonisti nei cieli di Spagna. Anche il loro armamento era degno del massimo rispetto: due micidiali mitragliatrici pesanti da 12,7 mm.

I monopiani francesi Dewoitine D.371 ed i russi Polikarpov I-15 (Chato), sebbene ambedue dotati di motori di maggiore potenza non potevano arrischiarsi a competere in picchiata con i CR.32, altrimenti avrebbero perso le ali.

6) MDA, OMS, Cart. 64/B.



Melilla, 14 agosto 1936. Soldati marocchini, marinai ed ufficiali spagnoli assistono all'apertura dei cassoni dei dodici Fiat CR.32 della squadriglia Dequal. (Aeronautica Militare Fototeca)

Le due mitragliatrici pesanti SAFAT calibro 12,7 mm., che armavano i FIAT CR.32 rimasero insuperate per quasi tutta la guerra, sino all'entrata in linea nel febbraio 1939 dei primi Messerschmitt Bf.109 E-1 armati con due cannoncini da 20 mm. e due mitragliatrici da 7,9 mm..

Alla qualità dei mezzi e degli uomini arrivati in Marocco con la squadriglia del capitano Dequal, facevano però da contrappunto alcune non trascurabili carenze imputabili a cattiva organizzazione delle spedizioni. Appena due caccia sui dodici arrivati avevano la bussola, mentre il munizionamento spedito dall'Italia comprendeva solo proiettili perforanti. Mancavano le traccianti, le incendiarie e le esplosive, in poche parole mancava il vero munizionamento da guerra (7).

Inoltre i sei specialisti arrivati erano troppo pochi e fra loro non c'era un armiere (8).

Anche la squadriglia da bombardamento era da tempo in serie difficoltà per la scarsità di motoristi, tanto che Bonomi ne aveva già sollecitati altri sei, ma intanto doveva arrangiarsi con quelli appartenenti agli equipaggi degli S.81, che però dovevano pure prendere parte alle missioni di volo.

Un messaggio urgente, indirizzato al Ministero dell'Aeronautica, partì subito da Tetuàn con l'elenco dei materiali indispensabili, compresi dodici motori Alfa Romeo 125 RC, occorrenti per sostituire quelli logorati dalle decine di ore di volo effettuate dagli S.81.

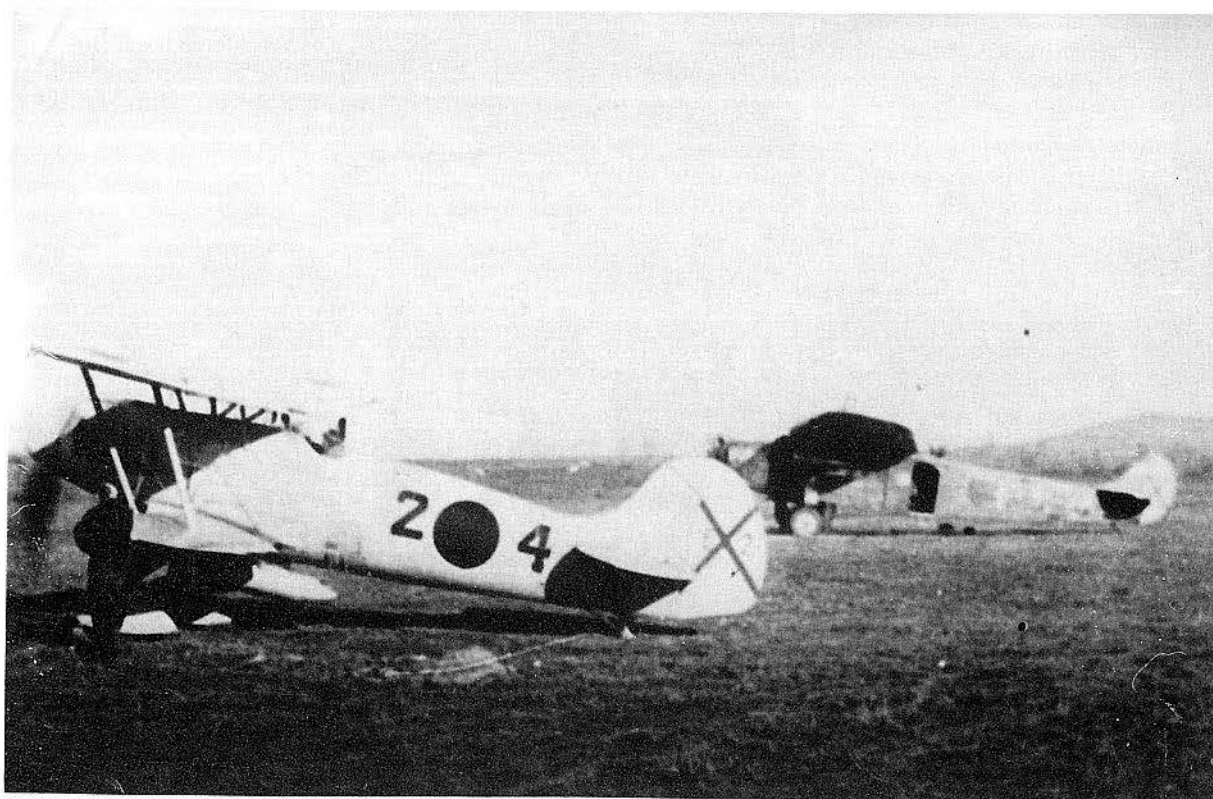
Dieci giorni di intense operazioni tra Marocco e Spagna avevano segnato gli S.81, che ora necessitavano di una buona manutenzione ai motori ed alle installazioni di bordo.

Bonomi approfittò della sosta imposta dalle esigenze tecniche per riorganizzare la Aviación del Tercio in conformità alle nuove dimensioni assunte dall'unità aerea.

Furono istituiti il Comando Aviazione del Tercio (comandante: tenente colonnello Bonomi, aiutanti: tenenti Altomare ed Erasi), un gruppo da bombardamento (comandante: tenente colonnello Allio) formato da tre squadriglie (comandanti i capitani Spotti, Ursi e Muti).

7) MDA-OMS: Cart. 64/B, Elenco dei materiali di ricambio richiesti per gli S.81, allegato a rapporto in data 18/8/1936.

8) Secondo R. Bonomi (op. cit. pag. 75) il 14 agosto 1936 arrivarono a Melilla due armieri con la squadriglia Dequal. Tuttavia, lo stesso Bonomi nel suo rapporto al generale Valle (MDA-OMS, Cart. 64/B: rapporto in data 18/8/1936) precisa che il 14 agosto 1936 arrivarono a Melilla con il capitano Dequal tre montatori e tre motoristi, ma nemmeno un armiere. L'A. ritiene più veritiera quest'ultima versione.



Uno dei primi sei Heinkel He 51, accanto ad un Fokker VII b-3m su un campo andaluso nell'estate 1936. L'He 51 (330 Km/h), quantunque meno veloce e manovriero dei CR.32, ebbe successo contro i vecchi aerei dell'Aeronautica Militar repubblicana ed i lenti Potez 540.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

In quel periodo, sulle stesse basi da cui operavano i Savoia, si era installata anche la missione tedesca, che aveva già ricevuto tutto il suo materiale di volo composto da 20 Junkers Ju 52 - in parte da trasporto ed in parte da bombardamento - 6 caccia Heinkel He 51 ed 1 Heinkel bimotore (9).

Gli aerei tedeschi erano arrivati solo quando le loro basi erano state organizzate ed attrezzate con larghezza di mezzi. La missione tedesca era strutturata come un normale reparto, con comando, segreteria, servizi e officine.

L'organizzazione dei tedeschi fu attentamente osservata dagli italiani ed in particolare da Muti che riferì a Ciano: "I tedeschi hanno una organizzazione meravigliosa in Siviglia. Hanno un gran numero di specializzati a terra ed anche equipaggi di rinnovo. I piloti sono tutti navigatori perfetti e di notte e di giorno compiono il loro servizio a puntino nell'impiego, più che altro, del trasporto truppe e materiale fra Tetuàn e Siviglia e Jerez. Vi è un gran entusiasmo da parte di questi spagnoli per l'Italia e la Germania, ma i tedeschi sono favoriti dall'apparecchio che è sempre a posto, meno delicato del nostro, e se ha qualche Km di meno di velocità è più semplice nel rifornimento, vuoi dell'armamento che della messa a punto" (10).

Fino a quel momento i piloti tedeschi non avevano eseguito missioni belliche lasciandole ai piloti spagnoli che avevano preso in consegna 9 Ju 52 e 6 He 51. I caccia Heinkel erano stati attesi con impazienza dagli spagnoli, i quali avevano subito formato una squadriglia caccia, ufficialmente costituita a Tablada il 15 agosto sotto il comando dei capitani Rambaud e Garcia Morato.

Nonostante il particolare momento ed i pressanti impegni, i tedeschi non si lasciavano sfuggire occasione per esibire agli spagnoli le doti dei loro velivoli.

9) MDA, OMS, Cart. 64/B.

10) Muti (MDA OMS, Cart. 64/B, copia di lettera firmata E. Muti, già citata) si riferiva al trimotore tedesco Ju 52 ed a quello italiano S. 81. A quell'epoca lo Ju 52 era ancora il bombardiere standard della Luftwaffe, ma stava per essere sostituito dallo Heinkel 111 e dal Dornier Do 17: ambedue bimotori dei quali era già stata avviata la costruzione dei prototipi. Sia lo Heinkel 111, sia il Do 17 sarebbero stati estesamente impiegati in Spagna a partire dalla seconda metà del 1937 (n. d. A.).

Tutte le manovre ed acrobazie ostentatamente eseguite dai tedeschi, avevano dato a Bonomi l'impressione che fossero parte di un preordinato programma per conquistare il mercato spagnolo. Sicché egli aveva pensato di contrastare queste manovre, chiedendo a Roma l'invio in Spagna uno dei moderni trimotori SIAI Marchetti S.79 da utilizzare per i collegamenti del reparto legionario con le varie basi nazionaliste, così da meglio esibirlo a tutte le autorità spagnole (11).

Prime vittorie aeree

Il primo caccia Fiat assemblato a Nador, fu collaudato in volo dal sottotenente Ceccherelli, che lo portò all'atterraggio a Tetuàn alle 19.00 del 17 agosto.

Il 16 agosto, la pressione dei repubblicani in Andalucia ed in Extremadura era aumentata d'improvviso, pertanto i lavori di manutenzione degli S.81 avevano ricevuto un drastico taglio. Per ordine del Quartiere Generale di Franco, gli aerei dovevano essere trasferiti dal Marocco a Sevilla mano a mano venivano completati.

Intanto i repubblicani avevano trasferito in Extremadura le loro migliori forze terrestri ed aeree, poiché, sebbene in ritardo, si erano accorti che l'avanzata delle colonne di Yagüe provenienti dall'Andalucia stava diventando assai più pericolosa delle truppe di Mola, già ferme da settimane sulla Sierra Guadarrama.

Il 16 agosto la colonna del maggiore Tella, che a Mèrida proteggeva il fianco destro di Yagüe impegnato a Badajoz, era stata attaccata da miliziani locali rinforzati da 2.000 asaltos e guardie civili arrivati da Madrid.

L'attacco era stato appoggiato dai pesanti bombardamenti di tre Douglas DC 2 e tre Potez 540 della **Escuadra España** di Malraux. Il giorno dopo a Santa Amalia, gli stessi aerei avevano eseguito un devastante attacco a bassa quota sulla colonna Castejon.

Per parare la grave situazione, i nazionalisti avevano mandato in Extremadura tutti i caccia disponibili, ossia un vecchio Ni 52 spagnolo ed un più temibile He 51, ai cui comandi il capitano Salvador aveva fatto strage di aerei "rossi" mandando al suolo due Breguet XIX ed un Ni 52.

Il 17, gli Ju 52 avevano tentato, senza successo, di distruggere gli aerei nemici sull'aeroporto di Don Benito, ma all'indomani, i francesi di Malraux avevano perso il primo Potez 540 abbattuto sopra Antequera, nella lontana Andalucia, dall'He 51 pilotato da Morato.

L'aviazione repubblicana si prese una bella rivincita il 20 agosto a Medellin, quando la colonna motorizzata del tenente colonnello Asensio fu dispersa, con perdite pesantissime, dal micidiale attacco di tre Potez 540 della **Escuadra España** appoggiati da tre Douglas DC 2 ex LAPE carichi di bombe (12).

Fra il 18 ed il 19 agosto, sei S.81 e sei CR.32 arrivarono dal Marocco sulla base di Tablada, entrando immediatamente in azione per bloccare una serie di attacchi repubblicani in Andalucia. Il 19 agosto, una colonna repubblicana proveniente da Màlaga fu dispersa nei pressi di Antequera da due S.81 legionari.

Il 20, una delle colonne del generale Miaja, arrivata a pochi chilometri da Cordoba, fu sbaragliata dall'intervento degli aerei mentre era in procinto di sfondare le difese della città. Centinaia d'uomini e cavalieri incolonnati sulla carretera nacional per Madrid furono prima mitragliati dagli He 51 di Morato e più tardi attaccati da due S.81. Gli aerei legionari erano decollati alle 17,30 da Tablada, seguiti dieci minuti dopo da una scorta di tre CR.32: misura prudenziale poiché in Andalucia erano già in azione i Dewoitine forniti dai francesi.

Cessato l'attacco dei caccia spagnoli, i miliziani si erano nuovamente incolonnati sulla strada. Si accorsero dei grossi trimotori, quando gli spezzoni già frullavano l'aria ronzando sinistramente sulle loro teste.

Una assordante scarica di esplosioni alitò morte su uomini e cavalli.

L'attacco successivo arrivò mentre la polvere oscurava ancora il sole. Gli aerei ripassarono sulla strada più e più volte sino ad esaurimento dei 1004 spezzoni da 2 Kg. contenuti nelle loro capaci stive.

La disfatta della colonna fu celebrata in serata da radio Sevilla. Nella sua abituale "charla" giornaliera, ascoltata in tutta la Spagna, il generale Queipo de Llano magnificò l'azione dei trimotori italiani, annunciando che, di tutta la colonna repubblicana, un unico cavallo aveva proseguito l'azione offensiva, entrando in Cordoba al galoppo (13).

Il 21 agosto, con l'arrivo dal Marocco di altri due S.81 e di un CR.32, la forza dell'Aviazione del Tercio in Andalucia salì a otto S.81 e sette CR.32.

11) MDA, OMS, Cart. 64/B.

12) A. Malraux, "La speranza", Mondadori, Verona 1970, pagg. 89, 92. Pare tuttavia che a Medellin la colonna di Asensio sia stata attaccata pure da cinque Breguet XIX e da un paio di Fokker VII 3m (Pierre Leyvastre, "Air Enthusiast, N°7, pag. 175).

13) R. Bonomi: op. cit. pag. 83.

Nel Marocco rimanevano il nono S.81, immobilizzato a Melilla in attesa di motori di ricambio, e cinque CR.32 ancora in montaggio a Tetuàn.

Nella stessa giornata del 21, una pattuglia di tre CR.32 fu spedita a Cordoba ancora sottoposta alla pressione dei repubblicani.

Nel pomeriggio il sottotenente Ceccherelli guadagnava alla caccia legionaria la prima vittoria in combattimento, colpendo a morte uno dei Nieuport Ni 52 di scorta ad alcuni bombardieri Potez 540, presentatisi sulla città per il quotidiano bombardamento. Anche i Potez avevano incassato parecchie raffiche di mitraglia sparate dai CR dei sergenti Salvadori e Boetti.

Terminata l'azione, i CR atterrarono sul piccolo e polveroso campo di Cordoba. Accecato dalla polvere sollevata dall'elica dell'aereo, il sottotenente Ceccherelli investì un Breguet XIX nazionalista danneggiando il proprio aereo, mentre Boetti demolì una delle gambe di forza del carrello del suo caccia, complice una insidiosa buca della pista. Unico indenne rimase il CR.32 di Salvadori, che era però rientrato dalla mischia con le entrambe armi inceppate. Il giorno dopo i tre velivoli dovettero essere riportati a Tablada per riparazioni: quello di Salvadori in volo e gli altri due in autocarro.

Una scassata fra i tori ed altri guai

Il 22 agosto, tre Fiat CR - piloti il tenente Monico ed i sergenti Castellani e Presel - erano in volo da quasi due ore in cerca del campo di San Fernando (Salamanca), da cui all'indomani dovevano scortare una formazione di 8 Ju 52 spagnoli mandati a bombardare l'aerodromo di Getafe (Madrid).

San Fernando era un piccolo campo di fortuna, difficile da individuare, sicché i Fiat avevano avuto dal comando spagnolo assicurazione che un Douglas, appositamente decollato da Càceres li avrebbe guidati nell'ultimo tratto del volo.

Per qualche inspiegabile motivo il DC 2 non si era fatto vedere, tuttavia Monico aveva deciso di proseguire ugualmente la missione ed atterrare a San Fernando.

Un improvviso temporale aveva complicato la situazione quando gli aerei erano arrivati quasi sul campo costringendoli a circuitare sulla zona sino al quasi esaurimento del carburante, sicché a Monico non era rimasta altra alternativa che fare posare gli aerei su un prato intravisto fra le basse nuvole.

Il luogo, apparentemente adatto all'atterraggio, era in realtà al centro di una "ganadería", ovvero di un allevamento di tori da corrida.

L'atterraggio era stato duro: i carrelli di due CR si erano avariati e per colmo di sfortuna la pattuglia si era arrestata vicina ad un branco di tori al pascolo.

Le scassate fuori programma avevano infuriato i piloti, che, intenti a verificare i danni, nemmeno si erano dati cura della vicinanza dei pericolosi e suscettibili animali.

Successivamente Monico ed i suoi si erano dedicati ad identificare la località dell'atterraggio, senza neppure guardare quel branco di bovini neri, dal pelame lucido teso su corpi armonici, dalle teste possenti, ornate di arcuate lunghe corna.

Il branco di tori da combattimento stava così tranquillo a brucare l'erba da sembrare una paciosa mandria di mucche lattifere, ma sarebbe bastato un nulla per scatenarlo.

Improvvisamente l'attenzione dei piloti fu richiamata da un uomo, che al riparo di uno steccato faceva grandi gesti e urlava senza interruzione: "¡Vengan hombres! ¡Son toros bravos! ¡Vengan!".

Il brav'uomo dovette sfiatarsi parecchio perché quelli erano da poco in Spagna e capivano malissimo lo spagnolo. Ma infine, afferrata l'idea che dovevano togliersi di lì, avevano oltrepassato lo steccato dietro al quale li attendeva festante il volenteroso spagnolo (14).

Alla pattuglia di Monico non era andata del tutto male: la "ganadería" era in territorio nazionalista, quindi gli aerei erano stati recuperati e portati a Salamanca per riparazioni, ma si era rischiato di perderli, non per azione nemica, ma per cause del tutto evitabili in cui gli alleati spagnoli avevano una buona quota di responsabilità.

Il comando nazionalista aveva un concetto del tutto particolare circa le modalità d'impiego dell'aviazione e comunque non sembrava comprendere l'assurdità di intervenire ovunque con i pochi aerei a disposizione. Nelle sue intenzioni gli aerei dovevano spianare la strada alle colonne avanzanti in Extremadura e proteggerle dagli attacchi della aviazione repubblicana, che con l'aiuto dei francesi stava rivelandosi capace di infliggere duri colpi. Ma nello stesso tempo i nazionalisti volevano che i caccia contrastassero i bombardamenti aerei repubblicani sulle proprie città, che spaventavano la popolazione e quindi minavano la fiducia dei civili nella loro causa,

14) Testimonianza all'A. del generale Adriano Mantelli (Roma, marzo 1981).

quantunque le incursioni non fossero nè frequenti nè pesanti.

Alla fine d'agosto, in tutto il Sud nazionalista erano in servizio poco più d'una dozzina di caccia fra cui sette Fiat, ma gli spagnoli cercarono di farli intervenire un po' ovunque, sparpagliando fra il fronte e le retrovie piccole pattuglie di due o tre velivoli ognuna.

Tre Fiat furono mandati a Càceres in Extremadura, al comando di Monico, e gli altri tre a Granada, al comando del sottotenente Ceccherelli. Ambedue le pattuglie ebbero difficoltà ad orientarsi poiché il comando spagnolo, non aveva fornito carte topografiche, nè i piloti avevano avuto il tempo di fare voli di ambientamento: spedito a Granada, Ceccherelli non riuscì nemmeno a trovare il campo e dovette ritentare il giorno dopo.

I piloti legionari si erano comunque arrangiati acquistando nelle cartolerie di Sevilla carte automobilistiche Michelin scala 1:400.000, del tutto prive di indicazioni circa la configurazione del suolo. Solo due caccia Fiat avevano le bussole, ma tutti mancavano della radio di bordo. Come se non bastassero queste difficoltà, l'assistenza a terra era del tutto rudimentale.

Anche gli spagnoli avevano i loro guai: ai primi voli sui caccia Heinkel He 51 ricevuti dai tedeschi, i loro piloti ne avevano messi fuori uso tre su sei.

Per evitare la completa distruzione degli He 51, a fine agosto il comandante von Scheele chiese ed ottenne che questi fossero riaffidati ai piloti tedeschi, ai quali era infine giunta l'autorizzazione del proprio governo a partecipare ad azioni belliche (15).

Intanto i Fiat rimasti in Marocco venivano trasferiti a Tablada Sevilla, mano mano se ne completava il montaggio. Il 24 agosto ne arrivarono altri quattro da Melilla alla guida del capitano Dequal ed il 27 arrivò l'ultimo pilotato dal sottotenente Cenni.

Il 27 agosto nel cielo di Guadix, il sergente Magistrini ed il sottotenente Ceccherelli, levatisi dall'aeroporto di Granada, avevano affrontato tre caccia francesi Dewoitine D 371. Magistrini si era guadagnato la sua prima vittoria prendendo abilmente in coda il meno manovriero D 371 del capopattuglia repubblicano, lo spagnolo Antonio de Haro, al quale era toccata la cattiva sorte di pilotare il primo caccia francese abbattuto nel corso della guerra civile.

La morte del tenente Monico

Alla fine di agosto, le colonne del colonnello Yagüe stavano avanzando lungo la valle del Tajo. Il 23, il maggiore Tella aveva occupato Naval Moral de la Mata, mentre le colonne di Asensio e Castejon, risalita la valle della Guadiana e varcati i monti Guadalupe, erano quasi ad Oropesa, 31 chilometri oltre Naval Moral.

Per seguire più da vicino i progressi delle sue truppe, il 26 agosto, il generale Franco aveva trasferito il suo Quartiere Generale da Sevilla a Càceres. Subito dopo Bonomi aveva avuto l'ordine di spostare con urgenza tutti i Fiat disponibili su un campo allestito alla periferia di questa torrida città dell'Extremadura.

La zona era sotto lo stretto controllo degli aerei repubblicani, tanto che Franco, nel corso dei suoi giri d'ispezione all'Armata d'Africa, era stato obbligato ad abbandonare un paio di volte la propria auto per cercare riparo alla minaccia degli aerei nemici (16).

In concomitanza con la ripresa della avanzata lungo il corso del Tajo delle tre colonne di Yagüe, prevista per il giorno 28, era quindi indispensabile per i nazionalisti avere nel settore una adeguata copertura aerea di caccia.

L'obiettivo di Yagüe era ambiziosissimo poiché si trattava di prendere Talavera, la migliore posizione strategica della Spagna Centrale, davanti alla quale 10.000 armati al comando del generale lealista Riquelme si erano trincerati in attesa dell'urto nazionalista.

Per soddisfare l'imperativa richiesta del Quartiere Generale franchista, il 27 agosto, il tenente Monico ed il sergente Castellani avevano riportato a Càceres due dei tre caccia Fiat atterrati giorni prima nella "ganadería" vicino a Salamanca. Il terzo Fiat, quello del sergente Presel, era rimasto a San Fernando perché ancora fuori uso per i danni riportati nell'atterraggio di fortuna fra i tori.

Un nuovo CR.32 aveva comunque raggiunto Monico a Càceres, direttamente in volo da Sevilla, pilotato dal sergente Giulietti.

15) Il 28 agosto 1936, Hitler era ancora contrario al diretto impiego in combattimento di piloti tedeschi. Vi acconsentì alla fine dello stesso mese, quando seppe che i piloti italiani erano già entrati in azione (J. Coverdale: op. cit. pag. 94 ; J. Salas Larrazabal: op. cit. pag. 69).

16) H. Thomas: op. cit. pag. 292.



Cacères, agosto 1936. I Fiat CR.32 della pattuglia Monico, primi caccia italiani operanti in Extremadura in appoggio alle colonne nazionaliste. Gli argentini CR.32 ("Chirri" per gli spagnoli) portano insegne nazionaliste e minuscole matricole presso i piani orizzontali di coda.
(foto Adriano Mantelli)

Monico ricevette dal comando spagnolo disposizioni di iniziare subito il pattugliamento della valle del Tago: compito ad alto rischio, perché portava i Fiat in profondità nel territorio nemico, sino sulle stesse basi dove maggiore era la concentrazione della caccia repubblicana, con un buon numero di moderni Dewoitine D.371 e Hawker Fury.

Monico non era comunque nuovo a queste missioni, e già aveva effettuato un paio di raids sopra Madrid, senza incontrarvi caccia repubblicani, ma solo un po' di contraerea (17).

Il 31 agosto, su ordine di Bonomi, il capitano Dequal si trasferì da Sevilla a Càceres con tre Fiat CR.32 per rinforzare la esigua forza di Monico. Poco pratico del territorio, malservito da una bussola difettosa e dalle solite insufficienti carte automobilistiche, Dequal smarrì la rotta e finì per atterrare in un campo di stoppie vicino a Puerto Alegre, in territorio portoghese. Due velivoli si danneggiarono lievemente.

La giornata del 31 doveva però riservare eventi ancor peggiori alla caccia legionaria. In mattinata, per ordine degli spagnoli, il sergente Presel era decollato da Càceres per scortare uno dei loro Junkers 52 verso il nord.

Durante il volo, Presel aveva avuto un breve combattimento con un caccia nemico, al termine del quale, perso di vista lo Junkers, aveva invertito la rotta per rientrare alla base. Sprovvisto di bussola, pertanto, incapace di orientarsi, anche Presel era finito in Portogallo (18).

17) Generale Francesco Belforte: "La Guerra Civile in Spagna - La campagna dei volontari italiani dalle Baleari a Teruel", ISPI, Roma 1939, pag. 33.

18) Ai piloti legionari era stato ordinato di dirigersi decisamente a ovest, verso il territorio portoghese, nella eventualità di difficoltà per ritrovare la rotta per le proprie basi. Ciò per evitare la cattura da parte dei repubblicani (testimonianza all'A. del generale Adriano Mantelli; Roma marzo 1981).

Il caccia CR.32 pilotato da Presel in questo volo era stato trasferito a Càceres dal sergente Giulietti il 27 luglio (Bonomi, pag. 97).

Nello stesso giorno, Monico aveva avuto ordine dal comando nazionalista di Càceres di eseguire una crociera molto all'interno del territorio repubblicano allo scopo di intercettare i velivoli repubblicani il più lontano possibile dalle avanguardie delle colonne avanzanti lungo la valle del Tajo (19).

Il grosso rischio implicito nell'ordine aveva lasciato perplesso il tenente Monico, il quale si era messo in contatto telefonico con il colonnello Bonomi a Sevilla per informarlo che la missione richiesta dagli spagnoli non poteva, a suo avviso, essere eseguita con i soli due caccia a sua disposizione.

Bonomi raccomandò a Monico di fare solo il servizio di allarme, levandosi in volo esclusivamente per intercettare eventuali incursori nemici nel cielo di Càceres. Bonomi informò pure Monico dell'imminente arrivo a Càceres di tre caccia al comando del capitano Dequal (20).

Forse il comandante dell'Aviación del Tercio non fu abbastanza categorico con Monico. Infatti, poco dopo, a seguito di un nuovo e più pressante ordine del Quartiere Generale franchista, Monico e Castellani decollarono da Càceres.

Secondo quanto si legge nel diario dell'Aviación del Tercio: "(...) partiti per eseguire una crociera all'interno del territorio nemico e giunti su Madrid, i due CR.32 avevano ripetutamente evoluto sugli aeroporti di Getafe e di Cuatro Vientos abbassandosi anche con ardite puntate, ma nessun apparecchio nemico aveva accettato la sfida. Ripresa la rotta per Càceres, navigavano con i motori a regime ridotto a circa tremila metri di quota nella zona di cielo fra Talavera de la Reina e Oropesa, quando venivano improvvisamente attaccati alle spalle da caccia repubblicani (...) " (21).

Artefici dell'agguato erano tre Dewoitine, un Hawker Fury ed alcuni Nieuport della Squadriglia Internazionale decollati da Talavera, i quali chiusero i due Fiat entro una micidiale rete di traccianti.

Incendiato dalle raffiche, l'apparecchio di Monico andò giù in candela mentre il pilota scampava lanciandosi con il paracadute.

Ripetutamente colpito, l'aereo di Castellani andò in vite, mentre il pilota semiaccecato dalla benzina sgorgante dal serbatoio perforato tentava di riprenderne il controllo. Il velivolo era arrivato sino quasi al suolo, quando il pilota riuscì fortunatamente a rimmetterlo in linea di volo ed a portarlo all'atterraggio nei pressi di Villanueva de la Serena, nella terra di nessuno fra le opposte linee.

Poco più tardi Castellani raggiunse un gruppo di legionari ponendosi in salvo.

Diversa invece la sorte di Monico. Sceso a circa 7 Km da Talavera fu catturato da alcuni miliziani e portato dinanzi ai loro capi per l'interrogatorio.

Monico disse di essere un italiano arruolatosi all'accademia di Salamanca in data precedente alla rivoluzione. La sua dichiarazione non impressionò affatto i miliziani, i quali decisero di fucilarlo all'istante. Allora Monico tentò un'ultima carta: chiese di parlare con l'ambasciatore italiano a Madrid.

L'estremo tentativo di Monico suscitò la sinistra ironia di un miliziano che gli gridò mentre stavano spingendolo al luogo dell'esecuzione: "Con l'ambasciatore parlerete in cielo" (22).

Poco dopo Monico veniva ucciso a revolverate, condividendo il destino di quasi tutti coloro che caddero prigionieri nei primi mesi della guerra civile. Ognuna delle parti in lotta riteneva fuori legge i propri avversari e fuori luogo la pietà.

Alla memoria del tenente Ernesto Monico fu decretata dal governo italiano la prima Medaglia d'Oro al Valore Militare della guerra di Spagna.

Purtroppo la missione affidata a Monico aveva così poche possibilità di riuscire efficace, da non giustificare l'ordine impartito dal comando nazionalista. Due soli velivoli, ad eccessiva profondità in territorio nemico, non potevano fermare i bombardieri repubblicani meglio che sulla linea del fronte, dove invece avrebbero avuto comunque una via di scampo.

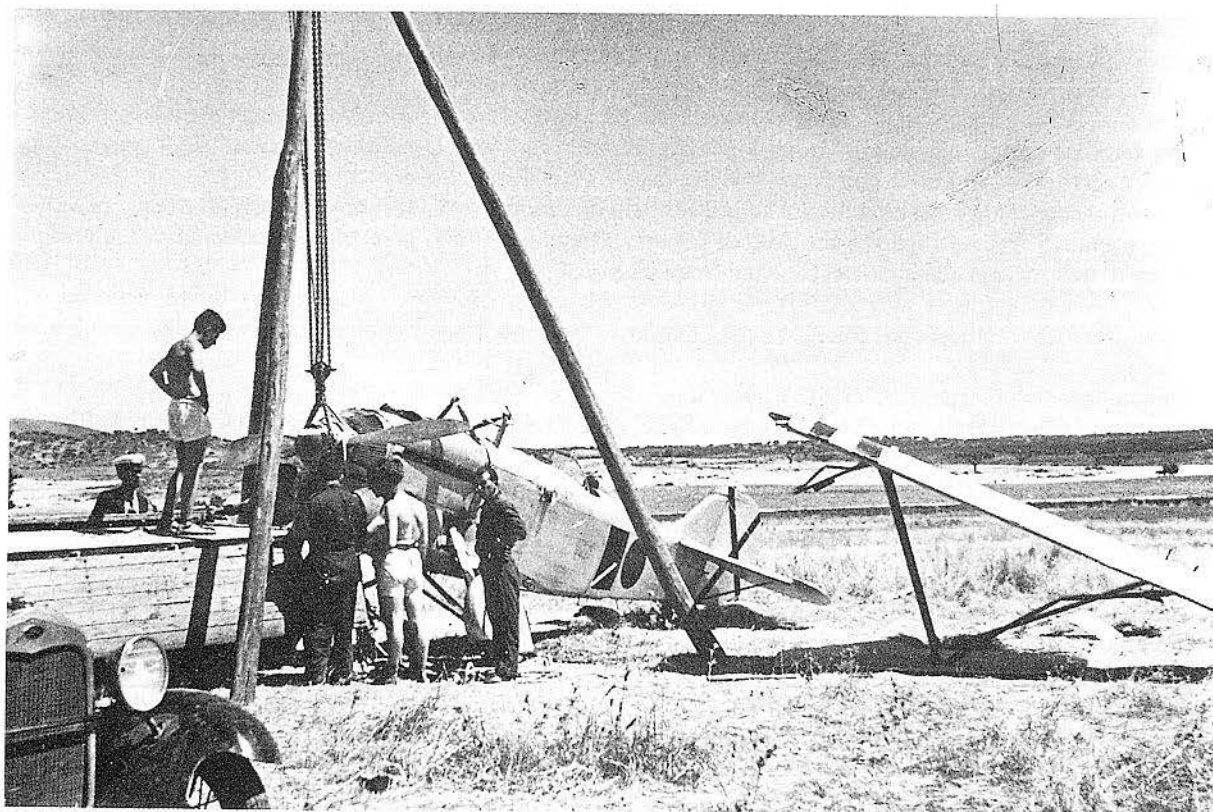
19) R. Bonomi: op. cit. pagg. 101 e 105; Jesus Salas Larrazabal: op. cit. 76.

Oltre che sui numerosi Ni 52 C1 spagnoli rimasti, la forza della caccia repubblicana poggiava su 15 caccia Dewoitine e 5 Loire 46 forniti dai francesi, e su 3 veloci e manovrieri Hawker Fury, acquistati in Gran Bretagna poco prima del conflitto. A fine dell'agosto 1936, i migliori di questi velivoli - oltre una trentina - erano stati assegnati alle seguenti unità da caccia repubblicane basate attorno a Madrid: **Grupo II** (spagnolo) a Getafe, **Escadrille Lafayette** (internazionale) a Barajas e **Escuadra España** (prevalentemente francese) a Cuatro Vientos (P. P. Laureau, "L'Aviation Republicaine Espagnole (1936 - 1939)", Editions Larivière, Paris, 1978).

20) MDA OMS, Cart. 64/A: libro mastro dei telegrammi; MDA OMS, Cart. 52, Diario storico del XVI Gruppo Caccia.

21) Ibidem.

22) Il leader socialista Pietro Nenni così commentò l'uccisione del tenente Monico sull'"Almanacco socialista": "1° settembre. In Estremadura hanno abbattuto un aeroplano. E' un Fiat. Montato da personale fascista italiano. Il pilota Ernesto Monico, è stato ucciso dai contadini. Da Barcellona ricevo la notizia che è caduto in combattimento Mario Angeloni con altri cinque volontari italiani. Le due Italie. Una al servizio del capitalismo. L'altra la servizio del popolo. " (Pietro Nenni, "Spagna", Club Italiano dei Lettori, Milano 1976, pag. 121.



Puerto Alegre (Portogallo), 31 agosto 1936. Tecnici portoghesi collaborano al recupero di uno dei CR.32 della pattuglia Dequal, andata fuori rotta nel trasferimento da Sevilla a Cacères.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Esporre due piloti ed i loro aerei alla schiacciante superiorità dell'aviazione avversaria era stata una decisione avventata dei comandi nazionalisti, cui era nota la forza della caccia governativa nel settore. Una superiorità che a fine agosto era di circa tre a uno. Infatti, contro 12 caccia italiani e tedeschi efficienti, i repubblicani schieravano una quarantina di macchine - la metà moderni Dewoitine D. 371 e Loire 46 francesi, Hawker Fury inglesi, il resto Ni 52 spagnoli - inquadrati in unità d'élite, concentrate sul fronte di Madrid in appoggio ai loro bombardieri impegnati a contrastare l'avanzata dell'Armata del Tago.

La marcia da Badajoz a Talavera de la Reina

Il comando della Aviación del Tercio, mentre non aveva potuto evitare la dispersione dei propri caccia fra l'Extremadura e l'Andalucía, era però riuscito a mantenere riuniti a Sevilla tutti i propri bombardieri. Tablada era quindi divenuta la base di partenza per una serie di azioni tattiche e strategiche, di cui la più riuscita fu l'incursione del 22 agosto su Màlaga.

Quel giorno due S.81 arrivarono di buon mattino sulla bella città andalusa centrando con precisione i depositi di petrolio della CAMPSA, nonostante la calda accoglienza di due batterie contraeree piazzate sui moli del porto coadiuvate dall'artiglieria di un incrociatore ancorato fuori rada.

Furono distrutte ingenti quantità di carburanti, le quali bruciarono per più giorni con fiamme altissime, che di notte illuminavano le acque del porto, mentre di giorno producevano smisurate colonne di fumo visibili a chilometri di distanza.

Il successo di questo bombardamento scatenò la feroce rappresaglia dei repubblicani di Màlaga, che pensarono di rivalersi dei danni subiti mettendo a morte una cinquantina di ostaggi (23).

23) G. Jackson, op. cit. pagg. 320, 321.

Il 23, due S.81 bombardarono truppe e miliziani a Navalmoral de la Mata - sulla strada per Madrid - contribuendo alla occupazione della località investita da una delle colonne del tenente colonnello Yagüe, comandata dal maggiore Tella.

Nella medesima giornata sul campo di Sevilla, si iniziò un corso per istruire al pilotaggio degli S.81 un gruppetto di piloti nazionalisti capeggiati dal capitano Llorente. Fu inoltre deciso, d'accordo con gli spagnoli, di tenere due trimotori a disposizione per azioni di bombardamento in appoggio alle colonne avanzanti su Madrid, mentre gli altri tre apparecchi avrebbero continuato a battere obiettivi strategici (24).

Un grosso incidente per poco non mise fuori combattimento la forza da bombardamento legionaria nel momento più critico per l'avvio delle operazioni. All'alba del 24, mentre gli armieri stavano caricando sui Savoia le bombe destinate quella mattina alla fabbrica d'armi di Toledo, una scintilla, scaturita dall'impianto elettrico di uno degli aerei, innescò l'accensione repentina di una fuga di vapori di benzina che aveva saturato la fusoliera di un bombardiere.

Il capo armiere Marsiglio, il quale si trovava a 500 metri dall'aereo, udì una sorda esplosione accompagnata da una vivida fiammata. L'onda d'urto generata dalla deflagrazione dei gas di benzina provocò lo scoppio "per simpatia" di due bombe da 250 Kg in fase di carico. L'S.81 fu completamente distrutto e tre armieri italiani morirono. Gli altri Savoia, fra loro opportunamente distanziati, rimasero indenni.

Il 25, gli S.81 appoggiarono ancora le colonne del colonnello Yagüe intervenendo nella zona di Navalmoral de la Mata, dove i legionari spagnoli ed i regulares marocchini avevano ripreso l'avanzata in direzione di Oropesa, da loro conquistata il 29, dopo avere travolto la spasmodica resistenza di qualche migliaio di scamiciati ed inesperti miliziani.

La maggioranza delle missioni degli S.81 legionari venne invece dedicata agli obiettivi strategici e navali.

Il 26 agosto tre Savoia andarono su Toledo - dove infilarono tutte le bombe, eccetto una, nel recinto della locale fabbrica d'armi - e nei giorni 27, 30 e 31 altri S.81 bombardarono ripetutamente il porto di Màlaga.

Nel corso di una azione compiuta nella notte fra il 27 ed il 28, l'aereo di Ettore Muti riuscì a danneggiare l'incrociatore **Cervantes**, sorpreso al largo di Rio Tinto, mentre appoggiava una operazione navale repubblicana mirante a bloccare il porto di Huelva con due vecchie navi da affondare alla foce del fiume.

Nella notte fra il 31 agosto ed il 1° settembre, Màlaga fu bombardata a rotazione da tre S.81, che per cinque ore centellinarono studiamente sulle navi alla fonda sei bombe da 250 Kg e due da 100 Kg. L'azione, eseguita allo scopo di rendere difficile alla flotta repubblicana la permanenza in quella base, danneggiò il cacciatorpediniere **Churruca**.

Le operazioni degli S.81 sulla penisola erano state però notevolmente limitate dalla necessità di rimandare periodicamente gli aerei in Marocco, a prelevare i necessari rifornimenti di bombe e materiali di ricambio dal deposito costituito a Tetuàn all'inizio del mese di agosto.

Questa situazione era dovuta al blocco navale repubblicano, che precluse alle navi nazionaliste il transito nello stretto di Gibilterra sino a tutto il 29 settembre. Comunque i rifornimenti della Aviación del Tercio migliorarono nettamente dopo l'arrivo a Vigo, nella notte fra il 26 ed il 27 agosto, di un mercantile italiano recante nelle sue stive nove caccia Fiat CR.32, cinque carri armati leggeri Ansaldo CV 35 da 3 tonnellate, munizioni, bombe per aerei e rifornimenti bellici vari per i nazionalisti.

Oltre al materiale, la nave recava in Spagna i primi carristi italiani al comando del tenente Barbagallo ed il personale di una intera squadriglia da caccia costituita da nove piloti, due motoristi, due montatori ed un armiere, al comando del tenente Dante Olivero, un sardo di Iglesias, già istruttore di alta acrobazia alla scuola avanzata di volo di Campoformido (Udine). Fra i piloti si distingueva per il suo dinamico temperamento il sottotenente Adriano Mantelli, un gioviale parmense campione di volo a vela, destinato a diventare uno dei maggiori assi della caccia legionaria.

Tutti gli italiani arrivati a Vigo erano volontari senza alcuna eccezione. Gli aviatori, reclutati ai primi d'agosto fra il personale della Regia Aeronautica, erano partiti da Udine il 7 agosto con un treno per La Spezia, dove erano salpati a bordo del mercantile.

Il 10, la nave era giunta a Cagliari, dove aveva imbarcato un nuovo equipaggio ed assunto cambiato il nominativo. Dopo alcuni giorni di navigazione, il mercantile si era inoltrato nello stretto di Gibilterra, puntando su Vigo, in Galizia, sebbene il porto di Càdiz fosse più vicino di quasi 600 miglia marine. E' probabile che la Marina italiana volesse evitare i porti nazionalisti del Sud, tutti strettamente controllati dalle navi da guerra repubblicane, ciò nondimeno, la nave fu intercettata da una unità da guerra repubblicana in acque internazionali nella zona dello stretto di Gibilterra, ad est della foce del Guadalquivir (25).

24) MDA OMS, Cart. 64/B.

25) La ricostruzione del trasferimento in Spagna via mare della squadriglia CR.32 del tenente Olivero è basata sulla testimonianza all'A. del generale A. Mantelli, secondo il quale il viaggio da La Spezia a Vigo della squadriglia Olivero avvenne a bordo dell'**Aniene**, ovvero della motonave ex spagnola **Ebro**, in quella occasione comandata dal capitano "Orsini" (Roma, ottobre 1981).

TABELLA 1.

Situazione aerei e personale

Aviación de el Tercio - 1 settembre 1936

Situazione S.81

a Sevilla:	5 efficienti 1 non efficiente 1 non efficiente per cambio motori
a Melilla:	1 non efficiente per cambio motori

Situazione FIAT CR.32

a Sevilla:	9 in montaggio 2 efficienti 2 non efficienti 1 fuori uso
a Càceres:	1 fuori uso (*) 1 disperso (**)
a Salamanca:	1 fuori uso
in territorio portoghese:	efficiente fuori campo 1 non efficiente 2 fuori uso

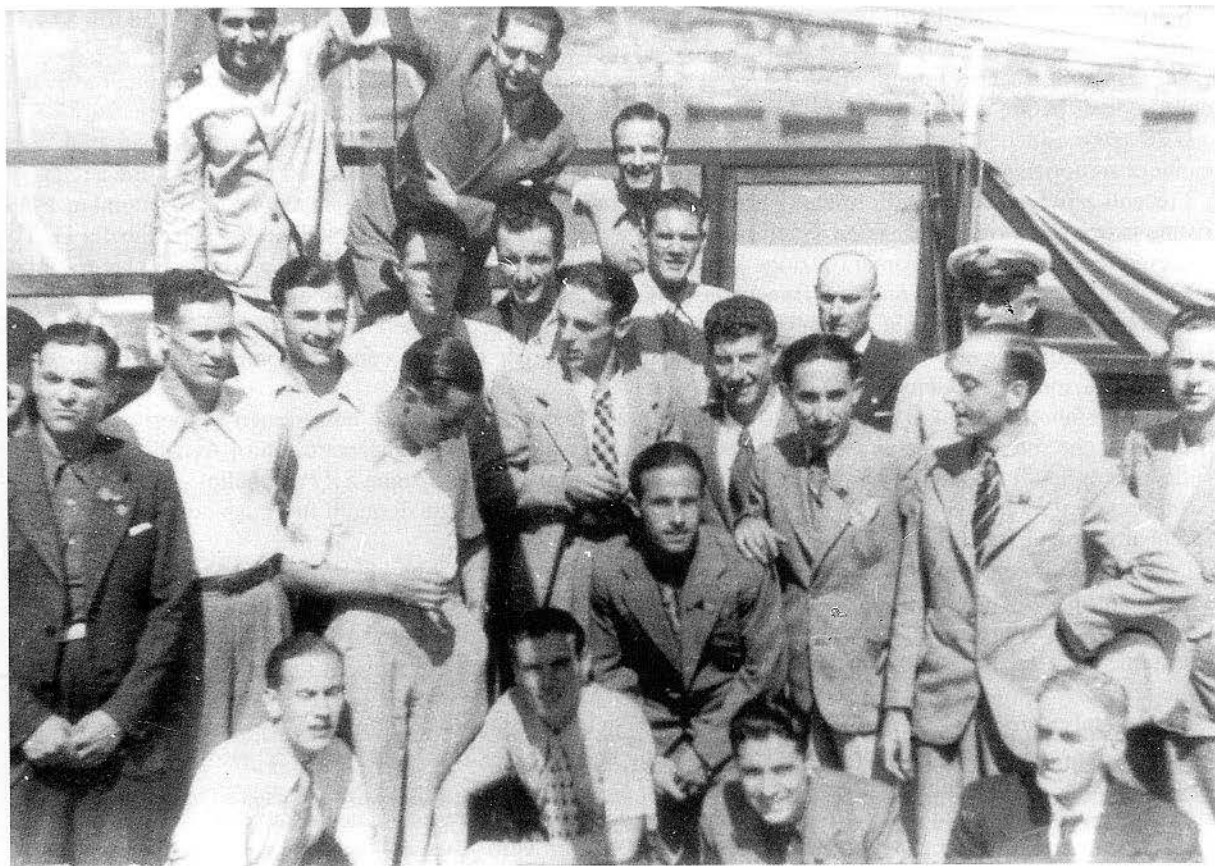
Situazione personale

Ufficiali piloti di S.81	18
Sottufficiali piloti	9
Ufficiali piloti di CR.32	14
Motoristi	19
Montatori	11
Marconisti	9
Armieri	4
Chimici	1

(*) Il caccia di Castellani

(**) non si conosceva ancora la sorte del tenente Monico, dato per disperso

Origine: Relazione sulla missione speciale in Spagna del Col. R. Bonomi (MDA OMS, Cart.64/B).



Vigo, 29 agosto 1936. A bordo del mercantile italiano, appena arrivato in Spagna con caccia Fiat CR.32 e carri Ansaldo, altri volontari italiani per la guerra civile. In basso da sinistra: i piloti Franceschi, Adriano Mantelli, ritto fra loro il tenente Dante Olivero. In fila centrale altri piloti: da sinistra, 3° Chianese, 5° Vivarelli, 6° Baschirotto, 7° Galli, 8° Montegnacco. In alto, da sinistra: 1° Pastorelli ufficiale di marina, 2° il comandante Orsini, 4° il tenente carrista Giovanni Battista Barbagallo, (foto Adriano Mantelli)

Il mercantile stava procedendo nel buio della notte a luci spente; aviatori, carristi ed il personale di bordo, franco dal servizio, erano sul ponte a godersi il fresco della sera, quando un radiotelegrafista della Marina Militare uscito dalla stazione radio portò la notizia che una nave "rossa" li seguiva e stava loro chiedendo il nominativo.

Poco dopo l'unità repubblicana si affiancò al mercantile e con segnali luminosi chiese nuovamente nominativo e destinazione della nave.

La situazione stava facendosi difficile, ma ad un tratto dal ponte del bastimento italiano si vide l'unità repubblicana riprendere velocità ed allontanarsi. Contemporaneamente dalla cabina radio giunse sul ponte la notizia che stava avvicinandosi un incrociatore italiano, il quale la stava scortando a distanza. Più tardi si vide nella incerta luminescenza dell'orizzonte notturno una bassa e snella sagoma avvicinarsi rapidamente su una rotta parallela, mentre vieppiù si delineavano i famigliari contorni dell'incrociatore italiano, con il caratteristico idro-ricognitore CANT 25 issato sulla catapulte posta fra i due bassi ed allungati fumaioli.

Circa tre giorni dopo questo incontro, nella notte del 27 agosto, il mercantile attraccò a Vigo in Galizia. Attuato rapidamente lo scarico alla indiscreta luce dei proiettori di una unità da guerra britannica, uomini e materiali si mossero verso il sud della Spagna a bordo di un lento convoglio ferroviario, mentre un sole implacabile arroventava i vagoni (26).

26) Durante le operazioni di scarico a Vigo, nella notte del 27 agosto, il mercantile italiano fu illuminato dai proiettori di una unità inglese. Insieme ai nove caccia Fiat CR.32 fu sbarcato anche un plotone di cinque carri armati Ansaldo CV 35 al comando del tenente Giovan Battista Barbagallo alias "Barbisio" (Testimonianza all'A. del generale A. Mantelli, Roma, ottobre 1981). Le quantità dei CR.32 e dei carri Ansaldo scaricate a Vigo il 28 agosto 1936, riferite all'A. dal generale Mantelli, trovano conferma in: Jesus Salas, "Intervención extranjera en la Guerra de España", Editora Nacional, Madrid 1974, pag. 329 e in R. Bonomi op. cit. pag.100.

Il 30 agosto, gli aviatori arrivarono spossati dal caldo a Càceres, da cui in giornata ripartirono su uno Ju 52 mandato apposta da Tablada, ove atterrarono verso sera.

Sul campo di Càceres i nuovi arrivati avevano incontrato i piloti della pattuglia di Monico dai quali avevano appreso le difficoltà occorse ai Fiat nelle prime operazioni in Extremadura.

Il 28 agosto, anche la squadriglia degli S.81 aveva ricevuto un rincalzo: quattro ufficiali piloti, sbarcati a Vigo e cinque motoristi arrivati ad El Ferrol, tutti probabilmente come passeggeri di normali piroscafi di linea (27).

I recenti arrivi avevano ulteriormente rinforzato l'Aviación de el Tercio, la cui situazione al 1º settembre 1936 risultava ben superiore alla dozzina di aerei inizialmente preventivati dal governo italiano (vedere tabella 1).

L'esperienza acquisita e l'amara lezione impartita dalla perdita di Monico convinsero Bonomi che era indispensabile pretendere dal comando franchista un mutamento nei sistemi di impiego sino allora seguiti. Era insensato gettare nella mischia gli aerei e soprattutto i caccia in piccole e deboli pattugliette. Perseverare con un tale metodo equivaleva a portare la caccia alla distruzione, e per giunta - come Bonomi chiaramente disse al comando nazionalista - "senza alcun profitto" (28).

Il 1º settembre Bonomi si recò in volo da Sevilla a Càceres per conferire con Franco in merito ai sistemi d'impiego che intendeva seguire. Franco diede il proprio benestare a riorganizzare tutta l'Aviación del Tercio sulla base di Sevilla, dove furono portati tutti i CR.32 disseminati fra la Spagna e il Portogallo.

Si accelerò il montaggio dei nuovi FIAT appena arrivati e la riparazione di quelli fuori uso; con questi aerei si sarebbero formate due squadriglie, che però avrebbero operato riunite.

I piloti della caccia dovevano prima impraticarsi della topografia dei luoghi dove avrebbero dovuto operare senza appropriate carte di navigazione. A coppie essi furono imbarcati sugli aerei Junkers della Hisma che mantenevano i collegamenti sulla linea Sevilla- Salamanca-Burgos; durante i voli i piloti dovevano osservare attentamente i territori sorvolati per imparare ad orientarsi ed a riconoscere le caratteristiche topografiche delle regioni.

Il 6 settembre arrivò a Tablada il capitano Joaquín García Morato, già distintosi nei primi combattimenti, sia a bordo degli scassati Ni 52 spagnoli, sia dei nuovi Heinkel He 51 tedeschi, sui quali era stato il solo, insieme al capitano Salas, a conseguire alcune vittorie aeree.

Morato chiese a Bonomi di servire nelle squadriglie dei FIAT. Il permesso fu accordato con entusiasmo perché l'ufficiale spagnolo diede prova di essere un ottimo pilota, un vero "manico", esibendosi in eccellenti manovre acrobatiche sopra l'aeroporto con uno dei FIAT legionari (29).

Morato era stato accolto con favore anche perché sarebbe stato un'ottima guida per il reparto caccia, data la sua perfetta conoscenza della nuova zona d'operazioni in Extremadura (30).

A Sevilla intanto, i pochi specialisti della squadriglia Olivero avevano lavorato accanitamente con l'aiuto dei piloti, prodigatisi senza distinzioni di grado, ed in meno di una settimana avevano montato i nuovi aerei (31).

Con pari impegno, il personale della squadriglia Dequal lavorava per rimettere in efficienza i propri caccia, via via che essi arrivavano da Càceres, dal Portogallo e da Salamanca.

L'8 settembre, nove FIAT CR.32 erano schierati sul campo di Tablada pronti ad entrare in azione. L'indomani alle 6,30 del mattino, tutti gli aerei efficienti della Aviación del Tercio - tre S.81 e i nove caccia al comando del capitano Dequal - s'involarono diretti a Càceres, loro base per il furente ciclo di battaglie che dal fronte di Talavera doveva condurli alle porte di Madrid.

27) MDA, OMS, Cart. 64/B

28) R. Bonomi, op. cit.

29) R. Bonomi, op. cit. pag. 106.

30) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 81.

31) Testimonianza all'A. del generale A. Mantelli (Roma, ottobre 1981).

PARTE SECONDA

Capitolo VI **BATTAGLIA PER LE BALEARI**

Insurrezione alle Baleari - L'Aeronautica Navàl su Mallorca - La spedizione aeronavale repubblicana - Il consenso britannico - Tre ignoti idrovolanti - Crisi nazionalista - Il "Conte Rossi" ed il maggiore Gallo - Un Fiat all'attacco - Tre Savoia, seimila miliziani ed una flotta - Reimbarco della Columna de Baleares - Operazioni aeronavali sino al febbraio 1937.

Capitolo VII **NEI CIELI DELLA EXTREMADURA**

Gli aquilotti di Càceres - La Cucaracha - Mercenari e volontari - Sul fronte di Toledo - Il tracollo delle squadriglie internazionali - I "Katiuska" attaccano - Contrattacco corazzato a Seseña.

BATTAGLIA PER LE BALEARI

Insurrezione alle Baleari

La guerra civile era arrivata anche nello splendido arcipelago delle Baleari, già allora ambita meta di uno scelto turismo d'élite.

Nel luglio 1936 era comandante militare delle Baleari il generale Manuel Llopis Gated, ex ispettore generale dell'esercito, compagno di Franco nelle Asturie nel 1934 durante la brutale repressione effettuata dall'esercito della feroce rivolta dei minatori.

Il 18 luglio, appena iniziato l'"alzamiento", Gated aveva proclamato la legge marziale nelle Baleari, ottenendo l'immediata adesione degli ufficiali di tutte le guarnigioni dell'arcipelago e l'incondizionato appoggio dei falangisti di Mallorca, il cui capo, marchese de Zayas, egli aveva fatto uscire dal carcere di Palma dove era detenuto per ordine del governo (1).

Affidato l'arcipelago al generale Bosch, comandante della base militare di Mahon (Menorca), Gated era partito il 19 mattina alla volta di Barcelona con una formazione di quattro idro Savoia S.62. Ma al suo arrivo, le sorti della ribellione nella capitale catalana erano già compromesse dalla decisa reazione delle forze anarco socialiste. Poco dopo Gated veniva catturato ed in seguito fucilato.

Mentre Gated volava verso la mortale trappola di Barcelona, la guarnigione di Mahon si era ribellata agli ufficiali insorti.

Sottufficiali dell'esercito e marinai, si erano impadroniti di Menorca imprigionando il generale Bosch e tutti gli ufficiali sospetti. Era stato arrestato pure il tenente di vascello Velasco, comandante degli idro Savoia, che a Barcelona aveva disobbedito all'ordine di Gated di bombardare i miliziani, riportando la sua squadriglia a Mahon. Sospettato di essere ugualmente un simpatizzante della ribellione, in un secondo tempo era stato fucilato insieme agli altri ufficiali nazionalisti di Mahon (2).

Perduta Mahon, la situazione militare degli insorti di Mallorca era divenuta critica, poiché avevano forze insufficienti per presidiare contemporaneamente le isole di Mallorca, Ibiza, Formentera e Cabrera.

Mallorca era tenuta da un reggimento di fanteria, uno di artiglieria - con tre batterie da campagna - e da una unità del genio. Ma la difesa contro eventuali attacchi aeronavali repubblicani poggiava esclusivamente su una trentina di antiquati e scassatissimi pezzi d'artiglieria costiera, in quanto mancavano completamente aerei ed unità navali (3).

I quattro idrovolanti trovati nei depositi della marina erano tutti fuori uso: un Savoia S.62 era fermo a Palma per noie al motore e tre vecchissimi Dornier Wal giacevano semismontati nella base di Pollensa, situata alla estremità orientale dell'isola.

1) F. Belforte, op. cit. vol. III, pag. 37.

2) J. Maluquer, op. cit. pag. 262.

3) A. Nassaes op. cit. pag. 101.

Alcuni giorni dopo l'insurrezione, sotto l'incombente minaccia di una preannunciata invasione dell'isola da parte di un corpo di spedizione governativo, le autorità militari di Palma decisero la mobilitazione di un paio di classi, da affiancare ai volontari accorsi agli appelli della Falange. Ma gli arruolamenti erano stati così scarsi che, il 16 agosto, quando i repubblicani sbarcarono a Mallorca, il comando degli insorti aveva sottomano non più di 2.500 armati (4).

L'Aeronautica Naval su Mallorca

Il primo scontro a fuoco fra militari insorti e lealisti aveva luogo a Pollensa, il 21 luglio, quando aviatori e marinai comandati dal capitano Beneito si erano opposti alla occupazione della base da parte dell'esercito. Dapprima i nazionalisti avevano dovuto ritirarsi dopo avere perso alcuni soldati ed un alferes sotto le raffiche delle mitragliatrici binate smontate da un idro e piazzate all'ingresso dei baraccamenti. Successivamente i nazionalisti erano tornati in forze costringendo Beneito ed i suoi a fuggire a Mahon (5).

All'indomani, era arrivata a Pollensa la torpediniera repubblicana N°17, da cui era sbarcato un tenente di vascello latore di una formale intimazione di resa scritta. Ma i nazionalisti avevano fucilato seduta stante il fiducioso messaggero.

Nulla più accadde sino al 23 luglio, quando idrovolanti repubblicani iniziarono un serie di insistenti bombardamenti su Palma e su altri centri minori di Mallorca, unendo alle bombe pure minacciosissimi manifestini.

Le incursioni erano eseguite da otto vecchi idro - quattro Savoia S.62 della base di Mahon, più un Dornier Wal e tre Savoia S.62 mandati da Barcelona - che lanciavano piccoli ordigni da 12 Kg. inefficaci persino contro i più modesti fabbricati in muratura. Tuttavia erano bastate a terrorizzare la popolazione, guadagnando al partito di coloro che volevano trattare una resa persino parecchi militari collocati in posti di responsabilità.

L'unica difesa contraerea dell'isola era costituita da mitragliatrici e da fucilieri appostati in luoghi elevati.

Per rincuorare e stimolare i volenterosi difensori dell'isola, la "Inspección de Milicias Ciudadanas" offrì un premio di 5.000 pesetas per l'abbattimento di un aereo nemico. L'insperato evento si realizzò il 30 luglio a spese del Dornier-Wal che, colpito al motore, ammarò vicino a Cabrera, davanti alla quale fu affondato dall'equipaggio poco prima della cattura.

All'inizio del mese di agosto la situazione degli insorti delle Baleari era alquanto buia. Con la costa mediterranea spagnola tutta in mano governativa, non potevano ricevere soccorsi nè da Franco - ancora bloccato nel Marocco - nè dal generale Mola, angustiato da grossi problemi nel nord della Spagna. Inoltre le Baleari potevano essere attaccate in ogni momento dalla flotta governativa, capace di portare ovunque la minaccia dei suoi cannoni.

Le preoccupazioni degli insorti erano ulteriormente aumentate quando erano trapelate le prime informazioni su una grossa spedizione contro l'isola in corso di allestimento a Barcelona ed a Valencia (6).

Le autorità civili e militari di Palma decisero allora di procurarsi direttamente all'estero armi ed aerei per fronteggiare l'imminente invasione.

Il 2 agosto, due emissari dei nazionalisti di Mallorca, il capitano falangista Juan Thomas ed il señor Martin Pou Rodellò, si imbarcarono a Palma su una nave tedesca diretta in Italia.

Nei primi giorni del loro soggiorno a Roma, i due inviati non conclusero nulla. Successivamente stabilirono un contatto con le autorità italiane tramite un membro della delegazione spagnola che aveva ottenuto da Mussolini i trimotori S.81 inviati nel Marocco alla fine di luglio (7).

E' presumibile che agli emissari maiorchini sia toccata una lunga anticamera perché sprovvisti di adeguate credenziali, tuttavia non è da escludere che la loro attesa sia stata volutamente prolungata mentre il governo italiano cercava di saggiare eventuali reazioni britanniche circa un proprio intervento nelle Baleari.

L'8 agosto, l'ambasciatore italiano a Londra, Dino Grandi, ebbe un colloquio privato con sir Winston Churchill. L'autorevole statista conservatore aggredì Grandi esclamando "Voi volete mettere le mani sulle Baleari e sul Marocco Spagnolo!", ma ritornò tranquillo appena Grandi garantì che l'Italia non aveva mire terri-

4) J. Coverdale, op. cit. pag. 128.

5) Beneito fuggì su una imbarcazione, abbandonando sull'idroscalo di Pollensa tre idrovolanti Wal fuori servizio con motori smontati per revisione. I Wal furono successivamente riutilizzati dai nazionalisti (J. Maluquer, op. cit. pag. 262).

6) A. Nassaes, op. cit. pagg. 100 e 101.

7) Si trattava di Pedro Sainz Rodriguez, arrivato a Roma il 24 luglio con la delegazione inviata dal generale Mola e capeggiata dal monarchico Goicoechea (n. d. A.).

toriali. Gli italiani si interessavano alle vicende spagnole solo per evitare che la bolscevizzazione della Spagna potesse nuocere alla stabilità sociale della Francia ed agli interessi generali dell'Europa.

Le argomentazioni di Grandi toccarono temi acutamente sentiti da Churchill, che si congedò dall'ambasciatore italiano confidandogli di essere favorevole alla "più assoluta neutralità inglese" e ad una azione dell'Inghilterra per "imporre alla Francia di tenersene fuori" (8).

Naturalmente Churchill non poteva esprimere un parere ufficiale, tuttavia il suo pensiero rispecchiava abbastanza fedelmente quello del partito al governo in Gran Bretagna, e come tale fu immediatamente riferito a Roma da Grandi.

Per una non troppo strana coincidenza, l'11 agosto, dopo nove giorni d'attesa, il capitano Thomas poté finalmente telegrafare al marchese de Zayas, che i negoziati per l'acquisto degli aerei stavano procedendo, ma gli italiani chiedevano il preventivo pagamento di tre milioni di lire (9).

La spedizione aeronavale repubblicana

I soccorsi a Mallorca non potevano più tardare, infatti i corpi di spedizione della "Generalitat de Catalunya" e del governo di Madrid erano già passati all'azione occupando le isole di Ibiza e Formentera e si preparavano a sbarcare sull'isola.

Da Barcelona era partita la "Columna de Balears" forte di 2.500 armati, quasi tutti miliziani anarchici, socialisti, e trozkisti, ai quali si era aggregata una cinquantina di marinai dell'Aeronautica Naval, una centuria di volontari internazionali e piccoli contingenti di soldati regolari.

La loro avanguardia - circa 500 uomini al comando del capitano d'aviazione Alberto Bayo Giroud - era salpata il 5 agosto a bordo di un grosso motoveliero raggiungendo Mahon, luogo di radunata e base logistica di tutta l'operazione.

A Mahon vi era già una grossa guarnigione - un reggimento di fanteria, uno di artiglieria da costa, un battaglione mitraglieri e un reparto del genio - cui andava il merito di avere conservato alla Repubblica l'ottima base navale, dotata di fornitissimi depositi di munizioni ed armi e protetta da fortificazioni recentemente potenziate con moderne batterie costiere ed antiaeree (10).

Il 7 agosto, il contingente organizzato dal governo di Madrid - forte di 2.000 uomini al comando del capitano della Guardia Civil, Manuel Ulibarri - aveva lasciato Valencia con la motonave **Mar Negro**. All'indomani mattina, Ulibarri aveva preso possesso della indifesa Formentera, con l'appoggio di sette idrovolanti - sei Savoia S.62 e un Macchi M.18 - e dei cacciatorpediniere **Almirante Miranda** ed **Almirante Antequera**.

Nel pomeriggio, l'**Almirante Miranda** si era accostato al porto di Ibiza, intimando la resa ai cinquanta uomini della guarnigione. Sebbene in pochi, i difensori avevano così gagliardamente usato le loro armi leggere contro gli idro Savoia, da dissuadere Ulibarri dal tentare uno sbarco a viva forza entro il porto.

Il 9 agosto, le forze valenciane avevano preso terra a circa 60 chilometri dal capoluogo, portando rapidamente a termine l'occupazione dell'isola (11).

Nei giorni successivi, mentre gli idrovolanti bombardavano quotidianamente Mallorca, le forze catalane erano state concentrate a Mahon, assieme ad una grossa flotta da sbarco - composta da undici navi trasporto e da tre motovelieri - appoggiata da una potente squadra navale comprendente la corazzata **Jaime I**, l'incrociatore **Libertad**, i due cacciatorpediniere prima nominati, due cannoniere, due sottomarini ed altre sei unità minori (12).

Dopo una pausa di alcuni giorni, durante la quale gli idrovolanti repubblicani erano stati impegnati nelle ope-

8) Relazione "Rivoluzione e guerra di Spagna - Atteggiamento inglese. Colloquio con Winston Churchill", 9 Agosto 1936, inviata da Grandi al Ministro degli Affari Esteri Galeazzo Ciano (parzialmente riprodotta in: Giordano Bruno Guerri, "Galeazzo Ciano, una vita 1903-1944", Bompiani, Milano 1979, nota pagg. 231-233).

9) J. Coverdale, op. cit. pag. 124.

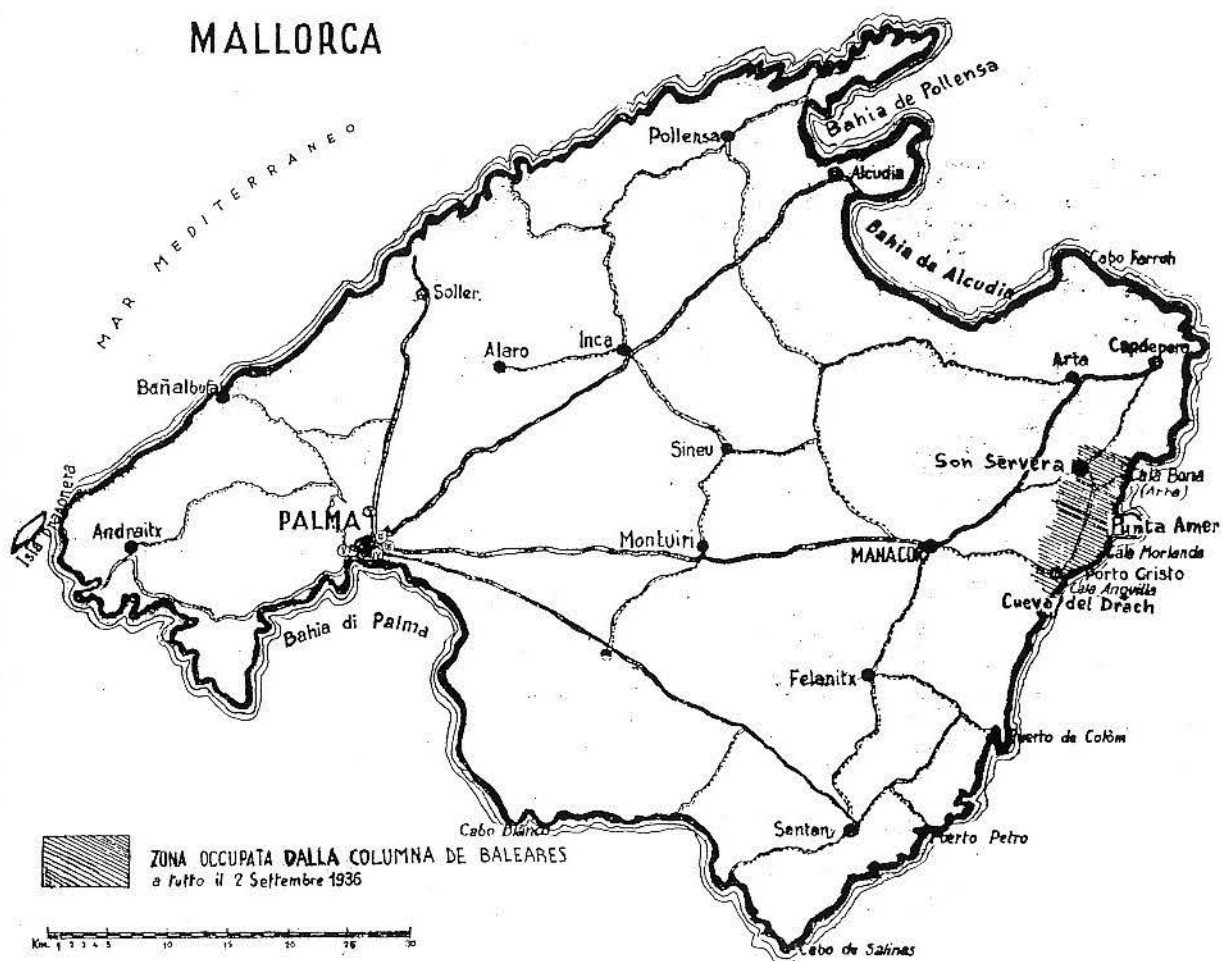
10) A. Nassaes, op. cit. pagg. 100-101.

11) J. Maluquer, op. cit. pag. 271.

12) Le navi da guerra repubblicane impiegate nelle operazioni del 16 agosto erano: la corazzata **Jaime I**, i cacciatorpediniere **Almirante Miranda** ed **Almirante Antequera**, la torpediniera N°17, le cannoniere **Xauen** e **Tetuán**, i sottomarini B-3 e B-4, i rimorchiatori militari R-13, R-14 e **Ciclope** ed altre quattro unità militari minori. Furono inoltre impiegate le motonavi **Mar Cantabrico**, **Mar Negro**, **Ciudad de Cádiz**, **Ciudad de Mahón**, **Ciudad de Barcelona**, **Ciudad de Tarragona**, **Marquès de Comillas**, **Isla de Tenerife**, **Cabo Silleiro**, **Ciudadela** e **Rey Jaime II**, oltre al mercantile **Sil**, ad uno yacht e tre motovelieri (A. Nassaes, op. cit. pag. 102).

In totale quindici unità militari e sedici unità civili, delle quali alcune armate.

MALLORCA



Mallorca, 2 settembre 1936

razioni di Formentera ed Ibiza, i bombardamenti aerei su Mallorca erano ricominciati con frequenza quotidiana a partire dal 10 agosto.

Lo sbarco a Mallorca era stato fissato per il 16 agosto, ma il giorno precedente, mentre a Mahon i preparativi erano al colmo, un violento contrasto fra i capitani Bayo ed Ulibarri per questioni di comando sul corpo di spedizione aveva sottratto all'impresa una buona aliquota di armati. Indignato per il ruolo secondario a lui riservato, Ulibarri era rientrato a Valencia con parecchi dei suoi uomini.

Nello stesso giorno, a Palma, il marchese de Zayas fu informato da Roma che "tre idrovolanti da bombardamento dovevano arrivare in volo il giorno 17, mentre il 19 sarebbe partito dall'Italia un piroscafo con sei aerei da caccia e tre batterie contraeree" (13). Tutto questo materiale valeva oltre 7.500.000 di lire a fronte dei tre milioni di lire versati dai maiorchini. Ciò dimostra subito lo scarso interesse dedicato da Mussolini ai particolari economici dell'impresa spagnola (14).

Nella mattina del 16 agosto, la "Columna de Baleares" iniziò gli sbarchi a Cala Anguilla: una baia sulla costa orientale di Mallorca, accanto a Puerto Cristo ed a 14 chilometri da Manacor, scelta da Bayo perché vicina alla base logistica di Mahon, dal cui attrezzato idroscalo gli idrovolanti della Marina potevano giungere in soli venti minuti di volo.

13) J. Coverdale, op. cit. pag. 126.

14) Il recupero delle spese sostenute dall'erario italiano per aiutare i nazionalisti, costituì una assillante preoccupazione del ministro degli Affari Esteri Ciano. I suoi sforzi furono in parte frustrati dalla riluttanza di Mussolini ad esigere dagli spagnoli pagamenti puntuali (G. B. Guerri, op. cit. pagg. 236-237).

Così gli idrovolanti avrebbero potuto spendere la maggiore parte della loro autonomia per operare sulla zona della testa di ponte a vantaggio delle colonne miliziane in marcia verso l'interno.

Le imbarcazioni con le avanguardie della forza d'invasione furono avvistate fra la nebbia mattutina da una attenta vedetta falangista appostata su un promontorio. Inforcata una bicicletta, l'uomo pedalò a tutta forza a dare l'allarme al presidio di Puerto Cristo.

Mentre i miliziani sbarcavano, gli idrovolanti iniziarono scorrerie a bassa quota sulla zona dando la caccia ai nazionalisti che accorrevano verso le spiagge di Puerto Cristo.

La "Columna de Baleares" rivelò immediatamente la propria disorganizzazione: invece di sfruttare l'iniziale sorpresa con una coordinata penetrazione in forze all'interno dell'isola, ogni gruppo di armati prese ad agire per conto proprio. Alcuni avanzarono all'interno, altri sostarono sulle spiagge. I cinquanta marinai della Aeronautica Naval, sbarcati a Cala Anguilla, si addentrarono immediatamente senza alcuna precauzione nell'entroterra.

Ciò offerse ai nazionalisti l'opportunità di segnare punti a proprio favore, prima sterminando in un'imboscata i marinai catalani poi abbattendo con le mitragliatrici un Savoia a bassa quota (15).

Lo sbarco del grosso e le successive operazioni per ampliare la testa di ponte procedettero con una lentezza esasperante, che lasciò ai nazionalisti abbastanza tempo per costituire una linea difensiva a pochi chilometri dalla costa.

Tutto questo mentre il dominio dell'aria avrebbe permesso agli aerei repubblicani di tagliare i collegamenti alle spalle dei nazionalisti, nel frattempo i grossi calibri delle navi da guerra incrocianti al largo avrebbero potuto demolire le linee nazionaliste costruite troppo a ridosso delle spiagge.

Nei giorni successivi, altri rinforzi si aggiunsero ai 2.500 armati della iniziale forza d'invasione.

Il 18 a mezzogiorno, dalla motonave **Ciudad de Tarragona** sbarcarono circa 400 miliziani e 30 ausiliarie miliziane. Il trasferimento a riva a mezzo di bettoline carboniere avvenne mentre un contrattacco nazionalista ricacciava sino quasi sulla spiaggia una puntata all'interno dei miliziani.

Alquanto demoralizzati, i reduci dallo scontro raccontarono ai nuovi venuti che le cose non andavano bene: alcuni punti conquistati in precedenza erano stati perduti e si erano dovuti ritirare con perdite sino alla spiaggia.

Tre ignoti idrovolanti

Alle tre pomeridiane del 19, l'accampamento miliziano di Cala Rizada fu sorvolato a bassa quota da tre aerei non identificati provenienti dal mare.

Non lanciarono neppure una bomba, ma l'improvvisa apparizione degli aerei e le loro grandi inconsuete sagome "sparsero il panico fra tutti i miliziani" (16).

Erano i bombardieri italiani ansiosamente attesi dai nazionalisti: idrovolanti da bombardamento marittimo S.55 X, dello stesso tipo impiegato da Balbo nella transvolata atlantica del 1933.

Alcune ore prima i tre apparecchi erano ammarati nell'idroscalo di Pollensa, provenienti dalla Sardegna. Ricevute le opportune informazioni dai nazionalisti, gli idro erano ripartiti: girando al largo di Mallorca erano arrivati di sorpresa da est sulle navi repubblicane davanti a Puerto Cristo. Non avevano contrassegni di nazionalità, ma in compenso portavano appese sotto i piani alari bombe da 100 e 50 chilogrammi (17).

Sorvolata Cala Rizada, gli aerei attaccarono le navi con salve di bombe da 100 Kg., inquadrando pure il **Marques de Comillas**, che quantunque contrassegnato da vistose croci rosse aveva a bordo un armamento contraereo - entrato subito in azione - ed un carico promiscuo di attrezzature sanitarie, munizioni e uomini di unità combattenti.

La stazione radio dell'incrociatore italiano **Fiume**, ancorato nella rada di Palma, informò Roma che gli S.55

15) J. Maluquer, op. cit. pag. 275.

16) Diario di miliziana anonima della "Columna de Baleares" catturato sul fronte di Manacor, in seguito requisito dal Ten. Col. Chirighini (in copia presso il Museo Caproni di Taliedo - Roma). D'ora in poi citato come "Diario miliziana".

17) I Savoia S.55 X, protagonisti delle azioni su Punta Amer del 19 e 21 agosto 1936, erano partiti nel pomeriggio del 18 da Orbetello, facendo scalo ad Elmas, da cui erano decollati alle 06.50 dell'indomani. S.55 di due diverse versioni erano divenuti celebri per due crociere atlantiche in formazione guidate dal generale Italo Balbo (caratteristiche tecniche della versione militare dell'S.55 X in appendice).

Nel 1930, una formazione di S.55 X aveva attraversato l'Atlantico del sud raggiungendo Rio de Janeiro. Nel 1933, 24 S.55 X avevano raggiunto Chicago e New York partendo da Orbetello. Primi esempi di lunghi voli con grosse formazioni aeree. Ancora oggi, nel gergo aeronautico anglosassone, un "Balbo" è sinonimo di una grande formazione d'aerei.

I bombardamenti contro le navi e le truppe catalane furono le uniche azioni belliche nella lunga carriera dell'S.55 (n.d.A.).

avevano danneggiato due navi dell'“armada” di Bayo. Tuttavia l'azione aerea non era stata condotta a fondo. Una parte del carico di bombe non era stato lanciato, evidentemente perchè i piloti sapevano che non avrebbero avuto rifornimenti per alcuni giorni. Il risultato dell'azione aerea era comunque stato più che soddisfacente. Aveva risollevato il morale dei nazionalisti e depresso quello dei repubblicani, tanto che le loro navi avevano tolto gli ormeggi allontanandosi dalla costa.

L'indomani, gli S.55 X rimasero alla fonda nel porto di Palma, dove però, alle 16,45, furono attaccati senza conseguenze da tre idro repubblicani.

Poco prima dell'alba del 21 agosto, gli S.55 X decollarono per un'altra azione nel settore di Puerto Cristo. Alle 5,30, quattro loro bombe da 50 chilogrammi diedero la sveglia all'accampamento di Cala Rizada, luogo di smistamento di materiali e rincalzi, mentre le ultime 8 bombe da 50 Kg. furono centellate su altri obiettivi prima del rientro a Palma (18).

Nel tardo pomeriggio gli S.55 X alla fonda nella baia di Palma furono nuovamente attaccati da sette Savoia S.62 decollati da Mahon.

Gli idro-repubblicani fecero quattro o cinque passate in fila indiana, scaricando bombe e raffiche di mitragliatrici su questi bersagli perfettamente immobili, senza riuscire a mettere a centro una sola della sessantina di bombe sganciate.

Però una bomba, esplosa accanto all'idrovolante del tenente Petrali, danneggiò seriamente un'ala ed uno scafo, mentre gli altri due S.55 erano rimasti praticamente indenni, salvo alcuni fori di schegge e proiettili (19).

Nonostante i due S.55 X efficienti non fossero più in grado di eseguire azioni a causa della mancanza di bombe, essi furono trattiene a Palma sino al 26 agosto, per non deprimere con la loro partenza il morale dei sostenitori della difesa ad oltranza dell'isola (20). Nel frattempo, sotto la guida del tenente Petrali erano stati completati ricoveri mascherati per velivoli e la segnaletica del campo di atterraggio di Palma, che, date le dimensioni (m. 570 per 900) era stato ritenuto idoneo per bombardieri terrestri pesanti.

Crisi nazionalista

Nella giornata stessa in cui gli S.55 X decollarono da Palma per rientrare a Cagliari Elmas, arrivarono dall'Italia due consiglieri militari ed un maggiore della Regia Aeronautica con l'incarico di riorganizzare la difesa dell'isola e predisporre l'arrivo del piccolo reparto aereo italiano destinato a sostenerla.

In quel momento la situazione a Mallorca sembrava decisamente favorevole ai repubblicani. Dopo il successo del raid contro gli S.55 X nel porto di Palma, le aree di sbarco repubblicane non erano più state attaccate. Ciò aveva reso più facile l'afflusso di altri rinforzi: altri 2.600 uomini erano sbarcati il 22 ed ancora 800 il 26, insieme ad armi ed a cannoni da 75 mm..

La totalità dei rincalzi era costituita da miliziani, inquadrati in pittoresche formazioni comandate come al solito da dirigenti sindacali e agitatori politici, generalmente molto coraggiosi, ma quasi sempre digiuni di arte militare.

Sino quasi alla fine di agosto la penetrazione repubblicana sul fronte di Manacor era rimasta circoscritta ad

18) La ricostruzione delle azioni dei tre S.55 X a Mallorca è basata sulle seguenti fonti d'informazione:

MAE Fdg B.4: telegrammi Nave Fiume a Marina - Roma, n.32536 20/8/1936 ore 0320, n.2556 20/1936 ore 1845, n.77891 20/8/1936 ore 2100, 79779 21/8/1936 ore 2320, n.23312 22/8/1936 ore 0215, n.01570 21/8/1936 ore 2030; per le notizie relative all'esito degli attacchi degli S.55 X sulle navi davanti a Puerto Cristo e degli attacchi aerei repubblicani.

Libretto di volo del sottotenente pilota Sergio Petrali.

A. Nassaes op. cit. pag. 103, per i dettagli dell'attacco al **Marquès de Comillas** e per l'azione del 21 Agosto 1936.

“Diario miliziana” per la descrizione degli attacchi sull'accampamento di Cala Rizada, i cui orari coincidono abbastanza con quelli registrati sul libretto di volo del sottotenente Petrali.

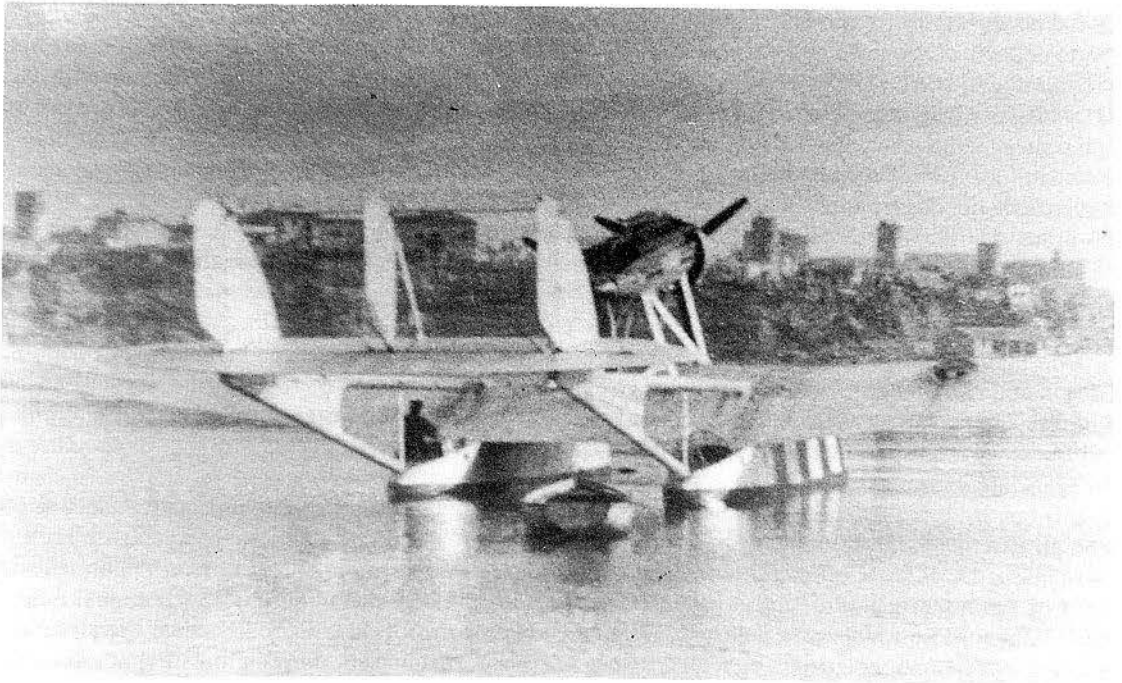
Secondo la testimonianza all'A. del Gen. Seracino Seracini (Luserna San Giovanni 21 ottobre 1989) i tre S.55 X sarebbero stati pilotati dal S.Ten. Sergio Petrali e dai m.Ili piloti Valsecchi e Santerini. Il 21 agosto era presente a Palma anche il maggiore pilota Novelli, le cui funzioni non hanno potuto essere accertate.

Purtroppo non sono stati reperiti presso MDA Archivio Storico documenti relativi all'attività per l'anno 1936 del 31° Stormo B. M., ultimo ad avere in carico S.55 da bombardamento.

In base ai dati del libretto di volo del tenente Petrali, l'A. stima che i tre S.55 X abbiano complessivamente lanciato 24 bombe da 100 Kg. e 12 da 50 Kg. fra il 19 ed il 21 agosto 1936.

19) MDA, OMS, Cart. 66 “Relazione del magg. Gallo sull'attività svolta dalla forza aerea destinata alle Baleari”, pag.4, d'ora in avanti citata come “Relazione Gallo”.

20) Telegramma 10115 in ACS, Marina, Gabinetto, “Rivoluzione in Spagna”.



Baia di Palma de Mallorca, fine agosto 1936. L'S.55 X del sottotenente Sergio Petralli, capo della pattuglia idrovolanti, il cui intervento sconcertò i miliziani della "Columna de Baleares" nel momento in cui la loro vittoria sembrava ormai prossima. (Archivio Juan Arraez Cerdà)

una fascia costiera larga 5 chilometri e lunga 14, fra Cueva del Drach ed una località un chilometro e mezzo oltre Son Servera.

Ora però la "Columna de Baleares" aveva la superiorità numerica: 6.500 miliziani contro circa 5.000 nazionalisti (21).

Non era una grossa sproporzione, tuttavia la situazione nazionalista stava precipitando a causa della azione spenta e carente d'iniziativa dell'alto comando nazionalista. La linea di Manacor era tenuta da solo 3.500 soldati nazionalisti discretamente addestrati, mentre quasi 2.000 richiamati e volontari falangisti erano sparsi nel resto dell'isola. Agli ufficiali al fronte non veniva dato il cambio, mentre ve n'erano parecchi sfaccendati nelle retrovie. I rifornimenti d'armi, viveri e munizioni per le prime linee erano insufficienti perché un mese dopo l'insurrezione e ben due settimane dopo lo sbarco, il comando dell'esercito non aveva ancora organizzato un servizio d'intendenza.

21) L'entità numerica della forza da sbarco catalana è oggetto di diverse valutazioni.

La "Relazione Gallo" a pag.8 indica 6.000 uomini a disposizione del capitano Bayo.

Martinez Bande ("La invasion de Aragón" - Editorial San Martin - Madrid - pag. 151-155) ritiene siano stati sbarcati 8.000 o 9.000 uomini.

H. Thomas (op. cit. pag. 269) aumenta il numero a 10.000, mentre R. Salas Larrazabal ("El EJercito Popular de la Republica" Ed. Nacional, Madrid 1974, pag. 337) è categorico circa una forza di 7.000 uomini.

L'A. valuta la forza da sbarco catalana pari a circa 6.500 uomini:

Contingente iniziale: 2.500 uomini
(secondo i più attendibili autori)

rinforzi successivi (elencati nel "Diario miliziana")

10/8/36: 400

22/8/36: 2.600

26/8/36: 800

27/8/36: 27

totale 6.327

più pochi altri sbarcati dopo il 27 agosto.

Alle spalle dei reparti combattenti non erano state costruite le fortificazioni e trincee per una seconda linea di resistenza. Inoltre, dopo l'ultima avanzata repubblicana del 26, i comandanti nazionalisti timorosi di perdere l'artiglieria l'avevano ritirata su postazioni tanto arretrate da mettere fuori della loro portata i punti di sbarco e, in qualche caso, pure le linee nemiche.

I soldati stavano al riparo di rudimentali posizioni difensive, i cui punti di forza erano costituiti da fabbricati rurali trasformati in fortini.

Di notte la truppa nazionalista si ritirava dalle linee per sistemarsi nelle case dei centri abitati, dove consumava il rancio con l'arma in pugno e dormiva tranquillamente sino all'alba. A volte questi siti erano accerchiati su tre lati dall'avversario, ma nessun soldato spagnolo dormiva all'aperto nè prestava servizio di vedetta durante la notte.

Per fortuna dei nazionalisti, neppure i miliziani della "Columna de Baleares" erano fulmini di guerra. Anch'essi trascuravano di disporre pattuglie avanzate, cosicché di notte, fra gli opposti schieramenti esisteva una vera "terra di nessuno" ampia da 2 a 5 chilometri (22).

Il 23 agosto, appoggiati dagli infaticabili Savoia S.62, i catalani avanzarono riprendendosi quasi tutta Puerto Cristo, che per l'occasione fu ribattezzata Puerto Diablo.

Nei due giorni successivi, gli anziani idro dell'Aeronautica Naval fecero continuamente la spola fra la loro base di Mahon e le trincee nazionaliste, tempestandole con le solite bombe da 12 Kg e, quando queste mancavano, pure con proiettili da mortaio.

Gli idro erano popolarissimi fra i miliziani, poiché i loro bombardamenti permettevano di occupare senza perdite le posizioni nazionaliste precipitosamente sgomberate dai loro occupanti all'apparire dei velivoli.

Il 26, il capitano Bayo sferrò un attacco in grande stile, che costò ai nazionalisti la perdita di due cannoni, due mitragliatrici, alcuni morti, feriti e prigionieri, fra cui quattro guardie civili, che naturalmente - odiate come erano dai miliziani - furono fucilate sul posto. Il morale degli insorti toccò il punto più basso allorché, sul finire della giornata, sessantacinque "carabineros" si scoprirono improvvise simpatie repubblicane, passando in blocco dal campo nazionalista a quello "rosso" (23).

Il capitano Bayo non riuscì tuttavia trasformare il successo locale in una travolgente vittoria. I suoi miliziani, affaticati dalla battaglia e paghi del bottino conquistato con poche perdite, si fermarono proprio mentre sarebbe bastato un altro urto per travolgere i vacillanti nazionalisti.

Il "Conte Rossi" ed il maggiore Gallo

I comandi nazionalisti di Mallorca dubitavano ormai delle proprie capacità di resistenza e parecchi ufficiali pensavano a trattative di resa, ma il partito della difesa ad oltranza, guidato dal capo della Falange marchese de Zayas, affatto rassegnato a cedere, sollecitò nuovamente l'aiuto del governo italiano.

Il 24 agosto, il Ministero della Marina italiana ricevette un messaggio di de Zayas, tramite la stazione radio dell'esploratore **Malocello** ancorato nel porto di Palma insieme all'incrociatore **Fiume**.

La comunicazione era accompagnata da una nota del comandante del **Malocello**, secondo il quale l'invio di alcuni consiglieri e di qualche aereo avrebbe avuto buone probabilità di risollevare la precaria situazione nazionalista nell'isola di Mallorca, che - egli riteneva - doveva imputarsi unicamente alla "timidezza morale dei capi" (24).

A Palma intanto, il partito della resa stava conquistando sempre nuovi adepti disposti a trattare coi repubblicani in cambio di garanzie personali. (25)

Ai civili, terrorizzati dalle incursioni aeree e animati dal naturale desiderio di salvare vita e beni, si erano uniti anche alti ufficiali collocati in posti chiave, come il colonnello Unamuno capo delle operazioni ed altri tre ufficiali dello Stato Maggiore. Però costoro manifestarono le loro intenzioni alla vigilia dell'arrivo degli italiani, pertanto, mutata la situazione, pagarono la loro mancanza di tempismo con un processo ed una condanna (26).

Come sappiamo, l'intervento italiano era già stato deciso da alcuni giorni: gli uomini ed i materiali erano già pronti per la partenza. Mussolini aveva approvato la scelta dell'uomo da inviare a Palma come consigliere militare. Si trattava di Arconovaldo Bonaccorsi, un fascista bolognese, noto per la fama di violento guadagnata

22) MDA, OMS, Cart. 6 "Relazione Gallo" pag.8, 9, 13.

23) Museo Caproni di Taliedo, "Diario miliziana"

24) J. Coverdale, op. cit. pag. 127.

25) F. Belforte, op. cit. Vol. III, pag.43.

26) R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 339.

come uomo di punta delle squadre d'azione del capoluogo emiliano, negli incandescenti anni delle lotte di piazza contro i socialcomunisti.

La scelta dell'uomo si rivelò indovinatissima. Un ufficiale dell'esercito al suo posto non avrebbe agito con la spregiudicatezza di Bonaccorsi, che invece aveva la stoffa di un perfetto capitano di ventura - coraggioso, dinamico, dotato di resistenza fisica e di provocatoria iattanza - sicché si impose come capo ai demoralizzati difensori di Mallorca.

Bonaccorsi fu inviato a Mallorca assieme a un suo uomo di fiducia ed al maggiore Gallo, comandante del piccolo reparto aereo che stava per arrivare sull'isola ed incaricato di prepararne in anticipo le basi.

Il reparto aereo italiano contava sei caccia e tre bombardieri: non troppi visto che il compito consisteva nel ributtare a mare 6.500 armati sostenuti da una intera flotta da guerra, di cui era atteso l'immane ritorno nelle acque dell'isola.

E' chiaro che ragioni di politica internazionale sconsigliavano al governo italiano un più massiccio impegno, però se gli aiuti inviati non fossero bastati esso era disposto ad alzare la posta pur di impedire ai repubblicani di prendersi Mallorca.

Se fossero sbarcati altri armati catalani e se l'appoggio navale repubblicano fosse divenuto più incisivo rispetto alle passate settimane, l'Italia era disposta a impegnare mezzi ancora più potenti: un intero gruppo da bombardamento della Regia Aeronautica era pronto ad intervenire dalle basi della Sardegna, qualora la situazione fosse volta al peggio.

Prima di lasciare Roma il maggiore Gallo fu istruito sulle circostanze in cui era autorizzato a chiedere l'intervento di questi bombardieri (27).

Alle 8 del mattino del 26 agosto - all'incirca nelle stesse ore in cui i miliziani avevano ottenuto sul fronte di Manacor quello che sarebbe stato il loro ultimo successo a Mallorca - dall'idroscalo di Ostia aveva preso il volo un rosso idrovolante civile Cant Z 506 con a bordo Bonaccorsi, il suo aiutante ed il maggiore pilota Gallo (28).

Invece di fare rotta direttamente su Palma, l'aereo aveva compiuto un largo giro di ricognizione passando ad una decina di chilometri a sud del porto di Mahon, al largo del quale furono osservati navi e cacciatorpediniere repubblicani in movimento.

Alle 12,15, il Cant Z ammarò nel porto di Palma. Un'imbarcazione, pronta in attesa, trasportò Bonaccorsi e Gallo a bordo dell'incrociatore **Fiume**, dove furono accolti dal comandante della nave, Sansonetti, e dal comandante Margottini. I due ufficiali di marina ragguagliarono i nuovi arrivati circa la poco rosea situazione politico militare.

Alle 15,30 Gallo e Bonaccorsi si recarono nella dimora del marchese de Zayas, che dipinse loro un quadro assai fosco delle prospettive della difesa, il cui futuro - a detta del marchese - era estremamente incerto ed in via di rapido deterioramento.

Questi primi colloqui lasciarono negli emissari italiani la sgradevole impressione che autorità politiche e comandi militari di Palma, nonostante il comune orientamento antirepubblicano, si perdessero in sterili intrighi di competenza, mentre la disorganizzazione e l'inefficienza paralizzavano qualsiasi iniziativa.

Fra tutti, i falangisti sembravano gli elementi più attivi, ma i reparti armati da loro organizzati avevano scarso valore bellico. Le autorità militari fecero poi una meno che mediocre impressione.

Il maggiore Gallo giudicò il comandante generale "vecchio ed abulico" ed il suo capo di Stato Maggiore "insufficiente", e dovette presto accorgersi che costoro erano più di ostacolo che di aiuto, perciò decise di rivolgersi per le sue immediate necessità a de Zayas, il quale gli mise a disposizione un ex aviatore, il capitano Cordoba (29).

27) In caso di emergenza, un gruppo da bombardamento italiano era in Sardegna pronto ad entrare in azione a richiesta di Bonaccorsi e Gallo.

Secondo lo storico J. Coverdale (op. cit. pag. 129) l'intervento di questo gruppo non andò oltre lo stadio del progetto, in realtà la "Relazione Gallo" (pagg. 16, 18) chiarisce che, Gallo aveva precise disposizioni. Gli bastava una richiesta telegrafica a Roma, per ottenere - con un preavviso di poche ore - l'intervento del Gruppo contro le navi repubblicane. Nei telegrammi dalla Nave Fiume a Marina-Roma n.27437 3/9/1936 ore 2000, n. 27488 3/9/1936 ore 2040, n.27819 4/9/1936 ore 0100, ci si riferisce sempre all'intervento di un "Gruppo Idrovolanti". Probabilmente un gruppo del 31° Stormo B.M.. Lo stesso entrato in azione a Cala Rizada il 19 agosto con i tre S.55 X. Circa la documentazione del 31° St. B.M. vedere nota (18) del presente capitolo.

28) Il rosso idrovolante Cant Z 506, era la matricola I-CANT, assegnato al generale Valle, che corrisponde alla precisa descrizione di G. Bernanos (G. Bernanos, "Grandi Cimiteri sotto la luna", Ediz. Saggiatore, 1967, pag. 109), confermata da "Relazione Gallo" (pag. 1).

29) MDA, OMS, Cart. 66 "Relazione Gallo" pagg. 1 e 2.

Tramite questo ufficiale spagnolo e con l'aiuto del tenente Petrali, rimasto a Palma con il suo S.55 avariato, Gallo avviò subito il reclutamento del personale necessario all'immediato allestimento del campo di aviazione e dei relativi servizi.

Ad un appello indirizzato ad ufficiali con precedenti di servizio in aviazione, si presentarono in dodici.

Il reparto del genio mise a disposizione 120 uomini al comando di un capitano, cui Gallo affidò la direzione dei lavori per la costruzione del campo.

I dodici ufficiali presentatisi furono informati da Gallo che da quel momento dovevano considerarsi ai suoi ordini ed a ognuno fu subito affidato un preciso incarico. Si pose immediatamente mano alla costruzione di hangars per gli aerei all'interno della pineta attigua al campo di Palma. Fu avviata la sistemazione di una strada, lunga tre chilometri, per collegare il nuovo campo ad una adiacente fortezza, nella quale fu sistemato il deposito munizioni e carburanti. In edifici requisiti furono sistemati il comando della base aerea, il corpo di guardia e le mense per gli aviatori, stendendo varie linee telefoniche fra il comando e le varie dipendenze. Nella zona del porto furono requisite due grues e due magazzini per lo scarico ed il ricovero degli idrocaccia attesi dall'Italia.

Un ufficiale spagnolo, incaricato di costituire la rete di avvistamento aerei dell'isola, organizzò rapidamente 14 posti di vedetta collocandoli entro vecchie torri medioevali e sopra punti dominanti. Il 27 agosto, le vedette erano già al loro posto, collegate con cavi telefonici al campo ed al comando di aviazione.

Un sottotenente spagnolo, il duca de Estremura, nominato intendente dal maggiore Gallo, censì e mise sotto controllo tutti i depositi di carburanti e lubrificanti, di cui furono trovate tali quantità da essere sufficienti ad alimentare le operazioni degli aerei di Gallo per quasi un mese e mezzo.

Nella mattina del 27 alle 10, Gallo si presentò al governatore militare, che si dimostrò preoccupato unicamente di ottenere che caccia italiani fossero impiegati nella difesa di Palma dagli attacchi aerei.

Alle otto di sera, sulle banchine del porto di Palma, 300 militari e civili, molti autocarri ed un treno di 40 vagoni, erano radunati in attesa del piroscafo italiano **Morandi**, affacciatisi all'imboccatura della baia subito dopo il calar del sole.

Il cacciatorpediniere **Malocello** si era accostato al **Morandi** per lanciargli un cavo, indi lo aveva preso a rimorchio portandolo all'attracco della banchina, intorno alle 20,30.

L'equipaggio italiano e gli spagnoli iniziarono febbrilmente lo sbarco dei cassoni contenenti tre aerei da caccia Fiat CR.32 e tre idrovolanti da caccia Macchi M.41 e poi di casse di munizioni, bombe, materiale aeronautico, fusti di benzina avio e 12 cannoni-mitragliera Breda modello 35 da 20 mm (30).

I tre caccia Fiat furono trasportati al campo di aviazione distante 8 chilometri dal porto. Gli idro Macchi furono invece ricoverati nei capannoni requisiti nella zona portuale. I piloti degli aerei e gli specialisti dell'Aeronautica, arrivati con il **Morandi**, si divisero in due gruppi - uno al campo d'aviazione e l'altro entro due capannoni del porto - iniziando immediatamente il montaggio di un Fiat e di un Macchi.

Intanto le munizioni ed il carburante, caricati sul treno, furono portati al sicuro entro un tunnel esistente in città.

I dodici cannoni automatici Breda furono presi in consegna da un reparto spagnolo appena costituito allo scopo di addestrare il personale di tre batterie contraeree, ognuna armata di quattro cannoncini.

L'istruzione del reparto fu affidata al tenente di vascello Cioppa, ufficiale imbarcato sul **Malocello**.

Un Fiat all'attacco

Prima dello spuntare del sole, il **Morandi** si staccò dalla banchina ancorandosi in rada accanto al **Malocello**, mettendosi sotto la protezione delle sue armi antiaeree in previsione di un attacco aereo repubblicano.

Durante la notte appena trascorsa, entro i due capannoni del porto e sul campo di aviazione, si era lavorato senza tregua al montaggio dei due caccia alla luce di improvvisate batterie di fari.

Alle 3 del mattino del 28, il maggiore Gallo ordinò ai piloti dei caccia di lasciare il lavoro per riposarsi, mentre gli specialisti continuavano la loro attività.

Al campo d'aviazione, dove si era prodigato l'unico aviare montatore del reparto italiano, il montaggio del caccia Fiat fu ultimato poco prima di mezzogiorno, indi le sue mitragliatrici furono provate contro un improvvisato parapalle. Alle 12, il tenente De Agostinis decollò per collaudare il caccia e nel contempo per esibirlo a bassa quota su Palma in modo che i maiorchini notassero la rassicurante presenza di un velivolo amico.

30) La pattuglia di idrocaccia Macchi M.41 spedita a Mallorca, molto probabilmente proveniva dall'88° Gruppo Autonomo Caccia Marittima con sede a Vigna di Valle, allora ultimo reparto idrocaccia attivo.

Il Macchi M.41 era un velivolo superato e lento (velocità massima 256 Km/h), tuttavia ancora adeguato ad affrontare i più antiquati S.62 ed M.18 spagnoli (n. d. A.).

Atterrato dopo pochi minuti, il Fiat si alzò nuovamente in volo alle 12.30 pilotato dal sergente Carestiato, dirigendosi verso il fronte.

Carestiato aveva l'ordine di attaccare e distruggere qualsiasi aereo nemico in volo oppure alla fonda. Il maggiore Gallo sapeva che nel settore i repubblicani avevano solo antiquati Savoia S.62, di cui era noto l'armamento difensivo costituito da 4 mitragliatrici montate a coppie su due torrette, una a prua e l'altra a poppa dello scafo, ma il tiro da poppa era difficile per l'estrema vicinanza della grossa elica quadripala dell'aereo. Gallo aveva pertanto ordinato a Carestiato di attaccare gli avversari sempre dalla coda.

Il giorno innanzi, il comando repubblicano aveva disposto il trasferimento dei Savoia sulla spiaggia di Cala Morlanda per averli a ridosso della zona d'operazioni. Nella mattina del 28, erano arrivati da Menorca i sei idrovolanti S.62 che costituivano l'intera forza della squadriglia di Mahon.

Gli aerei repubblicani, dopo una breve azione dimostrativa sulle linee, erano ammassati a Cala Morlanda, una bella spiaggia di bianca rena accanto a Punta Amer, a ridosso del settore centrale del fronte.

La giornata era magnifica, il sole era alto ed una leggera brezza alitava nella baia. Allorché l'argenteo caccia di Carestiato comparve veloce nell'aria chiara sulla verticale di Punta Amer, quattro S.62 erano alla fonda davanti all'arenile. Con un leggero tocco ai comandi il pilota italiano puntò l'aereo sull'idro più vicino ed un attimo dopo le bocche delle due mitragliatrici del Fiat vomitavano intermittenti, fiammeggianti raffiche di proiettili da 12,7 mm.

Carestiato lavorò metodicamente, ripassando più volte sui Savoia sinché fu sicuro che a tutti era toccata la dovuta razione di colpi. Aveva posto tale attenzione nel lavoro, da non avvedersi quasi che il suo Fiat aveva nel frattempo incassato quattro colpi dalle mitragliatrici piazzate sulla riva della cala.

Finito il mitragliamento, Carestiato era impegnato a riprendere quota per rientrare a Palma, quando scorse un idrovolante S.62 in volo sopra la baia. Come un falco gli arrivò in coda sparandogli fino a farlo precipitare.

Il tutto era durato appena dieci minuti, erano infatti le 12.40 quando le ruote del Fiat di Carestiato si posarono nuovamente sul campo di Palma.

Una squadra di specialisti si prese cura dell'aereo: alcuni controllarono motore e comandi, altri rifornirono i serbatoi di carburante e le cassette portamunizioni delle mitragliatrici. Poco più di un'ora dopo il caccia, pilotato dal tenente De Agostinis, era nuovamente in volo diretto a Punta Amer.

Gli idro, con gli scafi forati dai proiettili di Carestiato, erano stati tirati sulla battigia per evitarne l'affondamento e colà costituivano un facile bersaglio.

De Agostinis eseguì più passate, scaricando sugli immobili S.62 quasi tutte le munizioni, indi si accinse a tornare alla base, ma mentre sorvolava la baia di Puerto Cristo avvistò due idro in fase di decollo.

Accortisi del pericolo, i due Savoia cercarono di fuggire, ma uno fu raggiunto dal più veloce aereo italiano e, colpito da varie raffiche, fu costretto a posarsi sulla superficie marina.

L'attacco a questo idro aveva però esaurito le cartucce del CR.32 che fu obbligato a lasciarsi sfuggire l'altro S.62.

L'apparecchio centrato dalle raffiche di De Agostinis era pilotato dai capitani Freire e Beneito - quest'ultimo certamente il pilota repubblicano allora più attivo alle Baleari - ed era appena decollato per trasportare a Mahon una guardia civile ferita sul fronte di Manacor. Sebbene danneggiato, il Savoia rimase a galla per essere recuperato più tardi dal piroscalo **Mar Negro** (31).

Due azioni, di una decina di minuti l'una, di un solo caccia Fiat avevano dimostrato la potenza dei mezzi italiani, cancellando dalla scena i temuti S.62. Data la premessa, l'operazione di salvataggio dell'isola prometteva di arrivare al successo.

Nel pomeriggio del 28, il primo idrocaccia M.41 pronto per il volo fu calato, da uno scalo del porto di Palma. Pilotato dal tenente Rinaldo, l'aereo diede il cambio al CR.32 nelle missioni sul fronte. L'M.41 eseguì un ulteriore attacco a volo radente sparando sugli idro di Cala Morlanda e sugli uomini che caparbiamente avevano continuato nei tentativi di recupero, indi diresse al largo per mitragliare le navi ancorate davanti a Cala Bona. Anche il velivolo di Rinaldo rientrò segnato da colpi di armi leggere.

Cessato il pericolo di incursioni aeree repubblicane su Palma, il **Morandi** fu rapidamente scaricato dei residui materiali e alle due del mattino del 29 mollò gli ormeggi per rientrare in Italia.

Nei due giorni successivi tutti i caccia Fiat e Macchi furono montati e mandati a mitragliare truppe e battelli repubblicani di rifornimento, con azioni che duravano ininterrottamente dall'alba al tramonto.

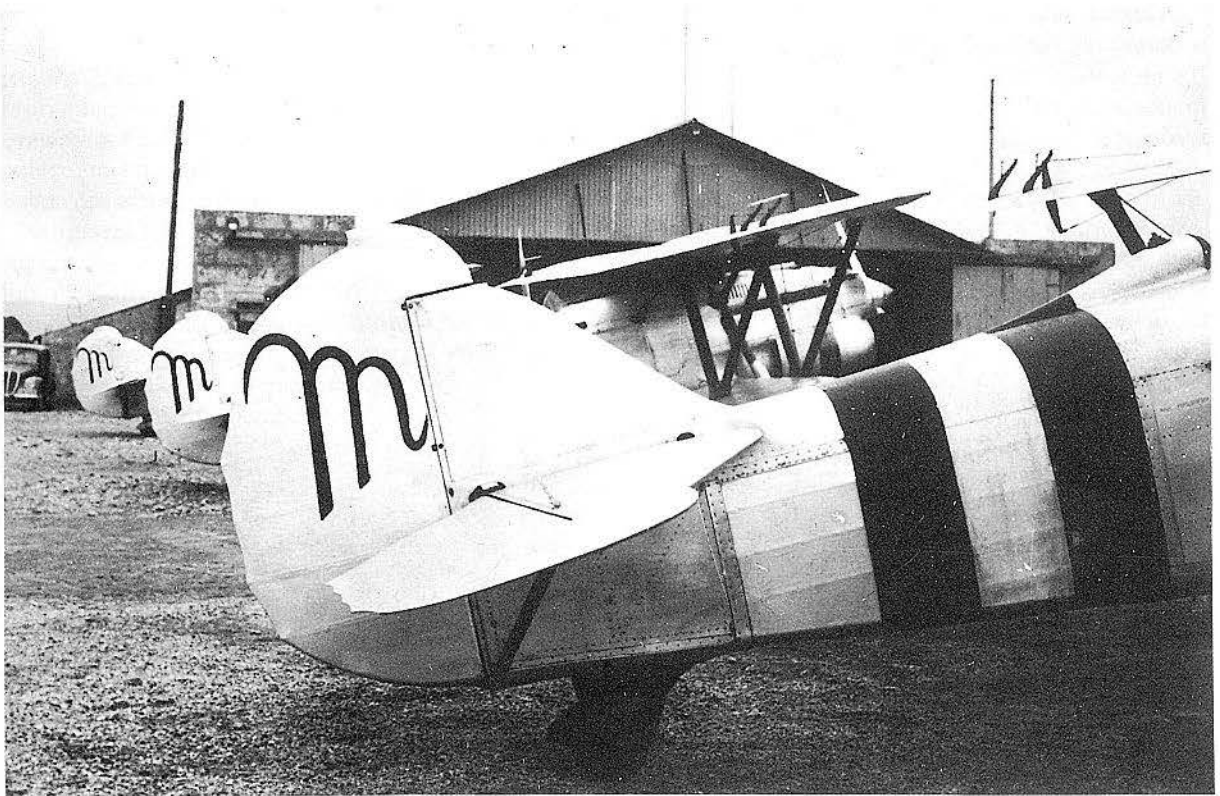
31) La ricostruzione degli attacchi agli idro S.62 a Cala Morlanda è basata su:

MDA, OMS, "Relazione Gallo" pagg.4-6

MDA OMS, Cart. 53, Diario Storico X Gruppo Caccia

J. Maluquer op. cit. pag. 280.

Telegramma, intercettato dalla stazione radiotelegrafica della polizia di Palma, pubblicato nella edizione del 29/8/1936 del quotidiano "La Hora".



Palma de Mallorca, campo di Son San Juan, settembre 1936. I primi tre Fiat CR.32 italiani arrivati nell'isola (con la "M" mussoliniana sui direzionali, in luogo delle croci nazionaliste).
(Aeronautica Militare Fototeca)

All'inizio, la reazione contraerea repubblicana si era dimostrata abbastanza vivace, però i caccia la neutralizzarono con una nuova tattica.

Si presentavano sul fronte a 2000 metri di quota, riconoscevano gli obiettivi, si allontanavano, poi viravano per tornare all'attacco a bassa quota con il sole alle spalle, allontanandosi prima che il tiro contraereo potesse riorganizzarsi.

I Fiat agirono sugli obiettivi terrestri nella zona della testa di ponte, dando la caccia agli autocarri ed alle truppe in marcia sulle strade, mentre i Macchi mitragliarono una nave deposito ancorata al largo e le barche che facevano la spola fra questa e le spiagge.

La nuova tattica dei caccia si dimostrò efficace e nessun aereo fu più colpito dalle mitragliatrici contraeree.

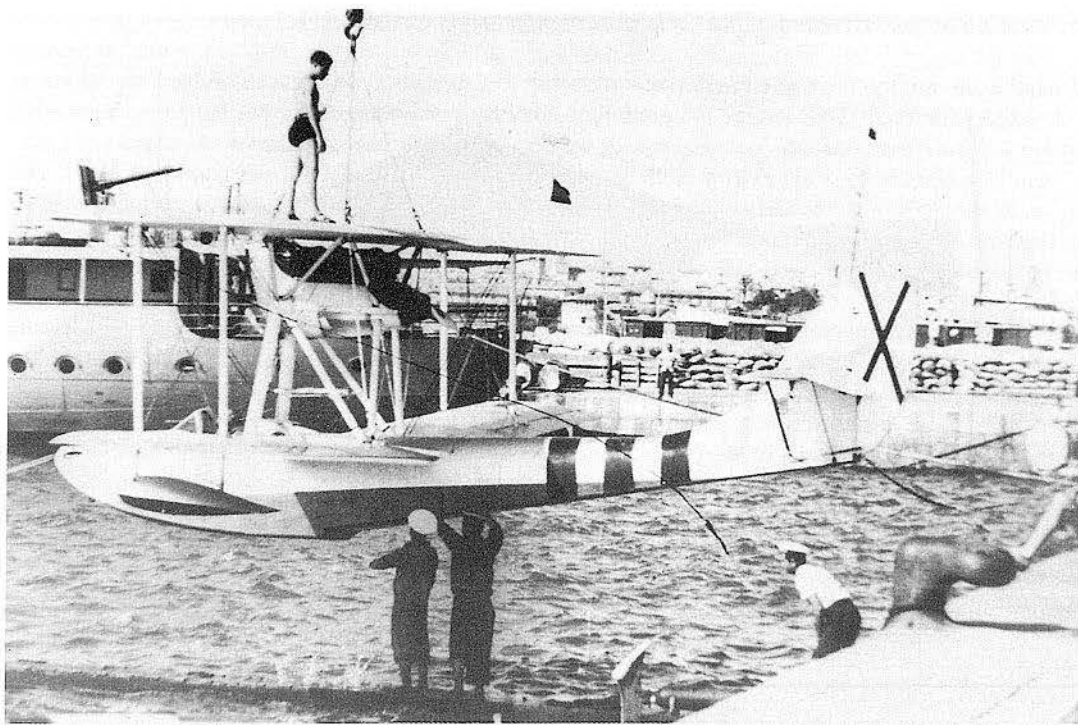
La pausa negli attacchi repubblicani, provocata dall'inaspettato intervento dei caccia legionari, diede a Bonaccorsi il tempo per una febbrile riorganizzazione delle truppe, per rinforzare le quali aveva ottenuto il richiamo di altre sei classi di leva. Amante dei nomi pittoreschi, si faceva chiamare "Conte Rossi" ed aveva battezzato "Dragones de la Muerte" una specie di guardia pretoriana ai suoi ordini, costituita da volontari falangisti indossanti una camicia azzurra ed un cinturone di cuoio nero ornato da un minaccioso teschio d'argento (32).

Nella sera del 29, Bonaccorsi e Gallo, avevano ispezionato insieme il fronte per rendersi conto della reale situazione dell'esercito nazionale, constatando che le truppe avevano sino allora resistito in condizioni molto più lusinghiere per l'onore dei soldati spagnoli che non per le qualità organizzative e professionali del loro alto comando.

I due avevano immediatamente fatto risistemare alcune batterie e rafforzare con 5000 sacchetti di terra le posizioni peggio protette; infine avevano esortato i pochi ufficiali in linea con le truppe a tenere duro in attesa dell'imminente arrivo dei bombardieri italiani (33).

32) Secondo la testimonianza resa all'A. dal comandante Gildo Simini (Roma 1981) Arconovaldo Bonaccorsi arrivò a Palma accompagnato da due aiutanti, tali Albonetti e Regazzi.

33) MDA, OMS, "Relazione Gallo", pagg.8-9.



Porto di Palma de Mallorca, viene calato in acqua per una missione uno dei tre idrocaccia Macchi M.41, che, insieme a tre Fiat CR.32 e tre S.81, nel settembre 1936, contribuì alla sconfitta della Columna de Baleares. (Archivio Juan Arraez Cerdà)

L'ispezione aveva aumentato la sfiducia degli italiani nei confronti dell'ambiente militare nazionalista di Mallorca, di conseguenza il capo falangista marchese de Zayas fu l'unico spagnolo invitato alla riunione tenutasi nella stessa notte a bordo dell'incrociatore **Fiume**, alla quale parteciparono il maggiore Gallo, il comandante Margottini ed il signor Facchi console italiano a Mallorca.

Sul fronte interno invece la situazione era molto migliorata da quando i bombardamenti repubblicani erano cessati.

La rassicurante presenza in cielo degli aerei italiani, la installazione delle mitragliere contraerei Breda e la frenetica attività di Bonaccorsi avevano ridato animo alle speranze dei nazionalisti locali.

Il 30, la popolazione di Palma accorse in massa ad un rito religioso nella Cattedrale, cui parteciparono gli aviatori italiani in divisa della legione straniera, che al termine sfilarono fra due file di cittadini entusiasti ed acclamanti. Per rendere più suggestiva la cerimonia, alta nel cielo della città, una rombante pattuglia di tre Fiat eseguì perfette e complicate acrobazie in ordine chiuso.

Mentre i Fiat evoluivano su Palma, i tre idrocaccia M.41 incrociarono sul fronte per parare eventuali ritorni offensivi di aerei repubblicani, in compagnia di una "avioneta" Moth De Havilland nazionalista che volteggiava sui miliziani lanciando manifestini invitanti alla resa.

Tre Savoia, seimila miliziani ed una flotta

Nel pomeriggio del 30 agosto, tre Savoia S.81 privi di insegne atterrarono sul campo di Palma, dove immediatamente iniziò il rifornimento di carburante e bombe per una azione contro le navi repubblicane all'ancora al largo di Puerto Cristo. Per l'installazione delle bombe sugli S.81 si dovette ricorrere all'aiuto di alcuni specialisti della Regia Marina appartenenti all'esploratore **Malocello**, poiché fra gli equipaggi dei bombardieri mancavano, come al solito, gli armieri.

Le operazioni di verifica e registrazione del caricamento delle bombe e del sincronismo degli sganci durarono sino oltre l'alba del giorno seguente, pertanto l'azione di sorpresa che si voleva fare arrivando sulle navi col sole nascente alle spalle, fu ritardata alle tredici per cogliere il nemico all'ora della "comida".

Guidati dal maggiore Gallo, i tre S.81 decollarono carichi di bombe da 100 chilogrammi.

Il primo obiettivo fu il **Marquès de Comillas** su cui calò una salva di 12 bombe un po' spostata su un lato, ma sufficiente a danneggiare la nave, che fu vista sbandare fortemente.

Gallo, vista la nave danneggiata, ordinò ai suoi aerei di colpire con le ultime bombe le posizioni terrestri dei catalani. Al rientro a Palma si scoprì che un aereo aveva due bombe incastrate a bordo, a causa di un guasto al sistema di sgancio dovuto all'affrettato montaggio dei meccanismi. Pertanto la successiva azione su obiettivi terrestri e navali fu effettuata da due soli S.81, che conseguirono ottimi centri. Una grossa maona carica di uomini e materiali fu affondata al largo di Puerto Cristo, mentre il Savoia del tenente Palazzolo centrò a terra una grossa polveriera, che saltò in aria con enormi colonne di fumo e di pulviscolo, viste persino dal campo di aviazione di Palma distante 40 chilometri in linea d'aria.

Nei giorni 1 e 2 settembre, il martellamento dei trimotori legionari proseguì senza soste sui punti di sbarco, sugli accampamenti e sulle navi. Gli aerei erano in volo sul fronte alle prime luci dell'alba e si succedevano l'uno all'altro per tutta la giornata, circuitando per ore sulle teste dei miliziani e sopra le navi. Lanciavano le bombe con calma, una alla volta, e solo quando i puntatori erano perfettamente sicuri della riuscita del lancio.

Tale tattica, quantunque attuata da pochi aerei, ostacolò molto efficacemente lo sbarco di rifornimenti, impedendo alle navi di accostarsi a riva durante il giorno.

Queste azioni, studiate per logorare i nervi dei repubblicani, trovavano solo l'opposizione di una contraerea complessivamente assai poco temibile.

Le navi al largo erano difese dai pezzi contraerei dei cacciatorpediniere, ma a terra i miliziani erano praticamente senza difesa: la portata delle loro mitragliatrici non raggiungeva le quote di volo dei bombardieri.

I bombardamenti cominciavano a dare ottimi risultati. Il 1° settembre, la malconcia **Marquès de Comillas** era stata rimorchiata a Mahon da un cacciatorpediniere. Il 2 settembre, davanti a Punta Amer, la nave **Ciudad de Cádiz** attaccata e danneggiata a prua, aveva sospeso lo sbarco dei materiali, ritirandosi a Mahon nel corso della notte.

I bombardieri picchiarono duro anche sul principale accampamento miliziano di Puerto Cristo, sulle posizioni di Son Corp, di Atalayas e delle quote 220 e 200, su due strade camionabili ed un ponte ferroviario, utilizzati per il rifornimento delle forze catalane.

Bonaccorsi approfittò del disorientamento creato dagli attacchi aerei per portare a segno alcuni arditi colpi di mano con i suoi *Dragones de la Muerte*.

Gallo e Bonaccorsi si rendevano conto che gli attacchi aerei, quantunque intensi e ripetuti, non potevano conseguire la distruzione dell'avversario, dato il piccolo numero dei velivoli impiegati. Tuttavia ambedue contavano sul loro effetto per ricaricare il morale del comando nazionalista convincendolo ad agire con maggiore decisione (34).

Dall'intercettazione di un messaggio radio di Bayo, si seppe inoltre che l'esplosione della polveriera e la serie di attacchi aerei avevano fortemente impressionato i miliziani, e che lo stesso capitano Bayo, supplicava Barcelona di inviargli urgentemente apparecchi da caccia per difendersi dai velivoli legionari.

La situazione stava chiaramente maturando a favore dei nazionalisti, i quali ora più che mai avevano bisogno di capi decisi a prendere l'iniziativa.

Dopo la conferenza del 29 sull'incrociatore **Fiume**, i nazionalisti si erano decisi a sostituire il capo delle operazioni colonnello Unamuno con il colonnello Garcia Ruiz ed a rimaneggiare tutto il comando, tuttavia non si era riusciti a radicare le gravi lacune organizzative del loro Stato Maggiore. Per illustrarle basta un esempio. Nella notte del primo settembre, il maggiore Gallo dovette recarsi personalmente sulle linee del fronte per identificare l'ubicazione delle posizioni che doveva bombardare l'indomani, poiché lo Stato Maggiore "mancava di collegamento con il fronte e non era nemmeno a conoscenza dello schieramento proprio e dell'avversario" (35).

Reimbarco della "Columna de Baleares"

L'entrata in campo degli aerei italiani a Mallorca era stata una spiacevole doccia fredda per quanti a Madrid speravano in un successo della "Columna de Baleares" per bilanciare la troppo lunga serie di sconfitte repubblicane che aveva punteggiato l'incontenibile avanzata delle colonne di Franco in Extremadura.

Il governo repubblicano, in quel momento, aveva disperato bisogno di tutte le sue risorse per fronteggiare la minaccia diretta alla capitale. Eppure, prima di abbandonare l'impresa di Mallorca, esso volle dare alla Generalitat Catalana l'impressione di fare un ultimo tentativo, però con tali limitazioni che lo rendevano praticamente ineffettivo.

34) Ibidem, pag.8.

35) Ibidem, pagg. 13-15.



Mallorca, settembre 1936. Uno degli S.81 il cui intervento fu esiziale per le milizie catalane. L'aereo porta tre bande nere affrettatamente dipinte sui fianchi e la croce di Sant'Andrea sul direzionale.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Il 1° settembre, il comandante della flotta repubblicana ed il sottosegretario alla marina informarono Bayo che avrebbero appoggiato le operazioni con la corazzata **Jaime I** e con 15 aerei presi a Màlaga, però avvertirono che la cooperazione della marina sarebbe stata limitata alle successive 48 ore.

La notizia riaccese le speranze di Bayo, il quale chiese a Barcellona che i rifornimenti in viaggio per Mahon, fossero direttamente sbarcati sulle spiagge di Puerto Cristo.

Da giorni, i messaggi radio scambiati fra i quartieri generale di Bayo e gli altri comandi repubblicani erano intercettati e decifrati dai nazionalisti, i quali erano perfettamente al corrente dei movimenti e delle intenzioni dell'avversario.

Alle quattro del pomeriggio del 2 settembre, i nazionalisti furono messi in allarme da messaggi che annunciavano l'uscita da Cartagena, con rotta su Mahon, della **Jaime I** e dell'incrociatore **Libertad**.

Un altro telegramma diretto dal capitano di aviazione Valle al capitano Bayo, informava che le unità navali avrebbero bombardato Palma nella notte del giorno successivo.

Il 3 settembre fu giornata di gran tensione per i nazionalisti ed i loro alleati italiani. In previsione del paventato attacco navale contro Palma, il maggiore Gallo giudicò opportuno sbarazzarsi preventivamente di un fastidioso sommergibile repubblicano, quasi certamente il **B-3**, che da giorni semisommerso davanti alla baia di Palma osservava tutti i movimenti nel porto e ne riferiva via radio. I messaggi del battello erano stati intercettati e decifrati dalla stazione della polizia di Palma. Si sospettava pure che durante la notte informatori dalla terraferma recassero notizie a bordo.

Per l'attacco al sommergibile furono fatti decollare, poco prima dell'alba, un bombardiere S.81 ed un idrocaccia M.41.

Nell'incerto chiarore avanti il sorgere del sole, il sommergibile procedeva a lento moto mentre una parte dell'equipaggio stava in coperta a prendere aria. All'improvviso i marinai videro, basso sulle onde, un biplano puntare dritto su di loro. Le mitragliatrici dell'idrocaccia spazzarono il ponte da un capo all'altro, mentre gli uomini si gettavano al riparo. Il sommergibile cominciò subito la manovra d'immersione, quando accanto allo scafo esplosero una coppia di bombe da 100 Kg. lanciate dal bombardiere avvicinatosi non veduto a 1000 metri di quota.

Con le strutture violentemente scosse, ma ancora capace di manovrare, il battello sparì sotto la superficie lasciando sull'acqua tracce di spuma sulle quali l'aereo, riportatosi a tiro, lanciò inutilmente altre quattro bombe. Comunque l'unità fu danneggiata, come apparve chiaro dalle vistose chiazze di carburante uscito da uno dei suoi serbatoi esterni, sfondato dalle onde d'urto delle esplosioni.

A partire dalle 6 del mattino del 3 settembre, gli S.81 bombardarono senza interruzione le posizioni repubblicane del fronte di Manacor. Una pioggia di bombe cadde sul saliente di Son Corp, incuneato circa 4 chilometri entro lo schieramento nazionalista, da cui si prendeva alle spalle tutta la posizione nazionalista di Son Servera.

Secondo i piani precedentemente concordati con Gallo, Bonaccorsi doveva condurre tre colonne all'attacco del saliente subito dopo il bombardamento. Le ultime bombe degli S.81 furono lanciate alle 8 del mattino e, mentre il fumo delle esplosioni stagnava ancora nell'aria, le posizioni repubblicane vennero mitragliate a bassa quota da tre ruggenti Fiat CR.32.

A questo segnale, le truppe nazionaliste scattarono all'assalto, conquistando Son Corp al prezzo di appena cinque feriti. Fu inoltre catturato un ricco bottino di armi e prigionieri, i quali, secondo l'uso locale, furono fucilati sul posto (36).

A mezzogiorno, l'esultanza dei nazionalisti di Palma per la brillante vittoria fu raggelata dai piloti di due idrocaccia M.41 rientrati in rada da un volo di ricognizione. I piloti riferirono di avere avvistato al largo di Mallorca la **Jaime I** ed il **Libertad**, diretti a tutta forza verso le coste, esattamente in direzione del fronte.

Dall'interrogatorio dei pochi prigionieri scampati alla fucilazione e dalla intercettazione di messaggi radio, il comando nazionalista ebbe conferma che le navi da guerra scortavano trasporti con a bordo un corpo di 2000 uomini. Allo sbarco dei rinforzi doveva seguire una azione risolutiva della "Columna de Baleares" appoggiata dai cannoni delle flotte, che nella notte avrebbero bombardato anche Palma.

Le notizie gettarono sconcerto fra i nazionalisti e preoccuparono i consiglieri italiani, consapevoli che, opportunamente manovrati, i grossi calibri della flotta repubblicana avrebbero drammaticamente alterato il rapporto fra le forze in campo. Con appena tre bombardieri S.81 non sembrava possibile contrastare contemporaneamente sia i nuovi prevedibili attacchi repubblicani sul fronte terrestre sia le azioni contro costa di una corazzata, di un incrociatore e della loro scorta di cacciatorpediniere.

Come sappiamo, in caso di emergenza Gallo aveva avuto istruzioni per chiedere, tramite il Ministero dell'Aeronautica, l'intervento di un gruppo da bombardamento della Regia Aeronautica appositamente tenuto in stato di allerta su una base sarda.

Ma per apprezzare la drammaticità del momento quale apparve ai difensori di Mallorca, lasciamo la parola al maggiore Gallo:

"(.....) vidi (allora) la necessità dell'intervento del gruppo italiano e d'accordo con il Comandante Margottini procedemmo alla richiesta di esso, alle modalità da osservare all'istante dell'arrivo sul fronte, ed alle possibilità di tenere sempre un S.81 nelle vicinanze del fronte onde indicare, oltre che con la nostra radio locale, le navi da bombardare.

Poiché la situazione era tutt'altro che semplice, decisi di agire prima con la mia aviazione e poi avvisare le autorità locali che la sola cosa da fare, specie in vista dell'aiuto proveniente dall'Italia era quella di attaccare noi, assumendo l'iniziativa delle operazioni e a tutti i costi evitare lo sbarco dei rinforzi. Infatti durante tutto il giorno fino a notte inoltrata mantenni due apparecchi a bombardare continuamente le posizioni ed i punti di sbarco, e l'altro di riserva carico di bombe da 250 (chilogrammi) pronto a partire e bombardare la corazzata **Jaime I**, se avesse tentato il bombardamento di Palma.

Deciso ad agire, alle 22 chiamai al campo il capo di Stato Maggiore ed il maggiore Marin, il presidente del tribunale militare, il capo dei falangisti ed il finanziere March, facendogli osservare "de visu" il lavoro eroico che l'aviazione stava compiendo. Feci loro anche assistere al rientro dei nostri apparecchi, che infaticabilmente da tre giorni erano in azione e che ora atterravano regolarmente dopo eseguite le missioni, in un aeroporto di fortuna servendosi dei fari delle automobili che avevano potuto avere a disposizione.

Dissi loro ancora che questa era la sola maniera di riuscire ad arginare l'imminente pericolo, che l'aviazione stava compiendo più del proprio dovere e che se l'indomani mattina, a un mio segnale, non avessero attaccato, io sarei rientrato in Italia con tutto il personale, servendomi degli apparecchi da bombardamento.

In loro presenza diedi ordini al capitano intendente di sistemare 3000 litri di benzina in fusti a fianco di ciascun apparecchio. Lasciati a conversare tra loro i predetti personaggi andai sul **Malocello** che, per evitare i colpi

36) Ibidem, pag. 15.

Secondo F. Belforte (op. cit. Vol. III, pag.46) a bordo delle navi al largo di Puerto Cristo vi erano 2.000 uomini, che si rifiutarono di sbarcare. La ritirata del capitano Bayo non fu però determinata da questo ammutinamento, bensì dal rifiuto del governo di Madrid di appoggiare un'impresa fallimentare, tenendo inutilmente impegnati uomini e mezzi, mentre Talavera de la Reina, l'ultima grande posizione strategica sulla strada della capitale, stava per cedere sotto la spinta dell'Armata d'Africa (n.d.A.).

dell'eventuale bombardamento, si era ritirato a 7 miglia dalla costa e con il Comandante Margottini, compilai il telegramma relativo all'intervento del gruppo italiano.

Alle 2 di notte telefonai al console Bonaccorsi dicendogli della mia decisione, assicurandolo che non avrebbe trovato forti resistenze nell'avversario e dicendogli che tutta la situazione era nelle nostre mani e che certamente il Capo di Stato Maggiore avrebbe deciso l'attacco, poiché erano rimasti molto impressionati della mia ferma decisione di lasciarli ballare da soli".

Per telefonare a Bonaccorsi, Gallo era ritornato a Palma e colà fu avvicinato da Juan March junior - figlio del famoso finanziere che allora si trovava in Portogallo - il quale gli propose a quattr'occhi di ritornare sulla decisione di lasciare l'isola, in compenso avrebbe avuto 50.000 pesetas. Indignato dalla offensiva proposta, Gallo rispedì March al comando spagnolo con l'incarico di avvisare il Capo di Stato Maggiore ed il maggiore Marin di trovarsi alle 4 al comando dell'aviazione.

Gallo ritornò a bordo del **Malocello**, dove rimase sino a quasi le 4 attendendo dall'Italia un radiomessaggio confermando il decollo dalla Sardegna della formazione di bombardieri; poiché questo tardava, egli rientrò al suo comando ove ebbe un burrascoso colloquio con i due comandanti nazionalisti, assolutamente riluttanti ad ordinare un attacco che essi ritenevano uno sperpero delle vite dei loro soldati.

Alla fine fu convenuto di dare il via ad un'offensiva appoggiata dalla colonna autocarrata di soldati e falangisti sino ad allora gelosamente tenuta di riserva a Palma dal maggiore Marin per essere lanciata su un altro punto di sbarco che, secondo l'opinione dell'ufficiale spagnolo, i catalani avrebbero effettuato durante la notte.

I tre bombardieri italiani dovevano riprendere tutti insieme il bombardamento delle posizioni repubblicane alle prime luci dell'alba (37).

Nazionalisti ed italiani tuttavia ignoravano che il mattino del giorno innanzi il capitano Bayo si era recato a bordo della **Jaime I**, ove gli era stata comunicata la irrevocabile decisione del governo di appoggiare con la flotta il reimbarco della sua spedizione e non il proseguimento delle operazioni.

Ancora convinti di dovere impedire uno sbarco in forze appoggiato dalla flotta, Gallo e Margottini rimasero in ansia, quando sul far del giorno appresero che gli attesi bombardieri non erano partiti dalla Sardegna.

Il mancato intervento del gruppo da bombardamento italiano è quasi sicuramente da collegarsi alla decisione, presa proprio in quei giorni dall'Italia, di aderire al **Comitato del Non Intervento**, la cui prima seduta era in programma a Londra per il 9 settembre. Il Comitato era attivamente appoggiato dall'Inghilterra, la quale, benché interessatissima a smorzare la tensione internazionale creata dal conflitto spagnolo, aveva chiuso un occhio sul limitato intervento italiano alle Baleari. Pertanto, oltre all'inopportunità di irritare l'Inghilterra, l'atteggiamento diplomatico italiano del momento non poteva essere sconfessato dall'azione nelle acque di Mallorca di una massiccia formazione di aerei della Regia Aeronautica.

Oltre allo scontatissimo riconoscimento degli aerei italiani - si trattava infatti degli inconfondibili S.55 X - esisteva pure il rischio che loro bombe colpissero per errore qualcuna delle navi inglesi e francesi incrocianti al largo di Mallorca con compiti d'osservazione.

Nella notte fra il 3 ed il 4 settembre, le forze di Bayo iniziarono lo sgombero della testa di ponte. Alle 5 del mattino del 4, i grossi calibri della **Jaime I** e del **Libertad** aprirono il fuoco contro le posizioni nazionaliste per coprire la ritirata dei miliziani.

Poco dopo apparvero sul fronte i tre S.81, ognuno dei quali si impegnò contro un differente obiettivo. Il mancato intervento degli aerei, inizialmente promessi dal governo repubblicano, semplificò il compito dei velivoli legionari, mettendo alla loro mercé obiettivi terrestri e navali.

Fra le 6 e le 8 del mattino le linee, i punti di sbarco e le navi furono sottoposti ad una snervante successione di attacchi, durante i quali i velivoli centellinarono ad una ad una le loro bombe da 100 chilogrammi. La tattica obbligò le navi da guerra ad eseguire continue manovre diversive privando di efficacia il loro fuoco contro costa. Alla fine, non riuscendo nè ad allontanare gli aerei con le scariche dei contraerei nè a colpire i bersagli a terra, le navi si ritirarono.

Gli aviatori in volo sulle linee nemiche scorsero automezzi e uomini riversarsi sulle spiagge, davanti alle quali stavano - già piene di truppe imbarcate con favore delle tenebre - le grosse navi da trasporto **Mar Negro** e **Marquès de Comillas**, arrivate nella notte da Mahon.

Le ultime bombe degli S.81 furono lanciate sulle zone d'imbarco e sulle grosse maone impegnate nel traghetto dei miliziani dalla spiaggia alle navi.

Alle 8 i bombardieri lasciarono il campo ai tre Fiat CR.32, il cui mitragliamento a bassa quota diede il via all'attacco delle truppe nazionaliste, che raggiunsero il mare intorno al mezzogiorno senza quasi più incontrare resistenza. Gli aerei avevano praticamente sterminato nelle loro posizioni le retroguardie dei miliziani e sottoposto il reimbarco ad una tempesta di fuoco per cui le spiagge erano ingombre di cadaveri, armi, autocarri, materiali di ogni tipo e mezzi da sbarco semiaffondati.

37) MDA, OMS, "Relazione Gallo", pagg. 15-17.

Un Savoia S.81 inseguì sino alle 5 del pomeriggio le navi in navigazione verso Mahon, colando a picco con una sola bomba una grande maona a rimorchio del **Mar Negro**. Il natante recava a bordo materiali e circa 200 uomini, i cui corpi furono per più giorni riportati dalle correnti sulle spiagge di Mallorca.

Il comando nazionalista annunciò la cattura di un cospicuo bottino bellico, ma i prigionieri erano pochissimi, sia perché la maggior parte dei miliziani si era reimbarcata, sia perché, come poté osservare il maggiore Gallo, "tutti venivano trucidati sul posto dal primo che li trovava" (38.).

Il 6 settembre, a Palma una folla in preda ad un incontenibile entusiasmo celebrò la vittoria sui "rossi".

Bonaccorsi cavalcò alla testa dei suoi "Dragones de la Muerte", marziale e raggianti per il trionfo, fra le deliranti ovazioni dei nazionalisti finalmente liberi dall'incubo di una resa senza speranze.

Il colonnello Garcia Ruiz indirizzò a Gallo una lettera di elogio per l'operato degli aerei legionari, riconoscendo che essi erano stati i principali artefici della vittoria (39).

Le lodi degli spagnoli non erano di certo eccessive, perché l'intervento degli aerei italiani aveva realmente evitato agli isolati e demoralizzati nazionalisti di essere alla fine soverchiati dalla "Columna de Baleares".

Senza aiuti esterni, gli insorti di Mallorca avrebbero inevitabilmente ceduto alla pressione delle truppe da sbarco repubblicane, continuamente rinforzate via mare e sostenute da una incontrastata superiorità aerea e navale.

Il tempestivo intervento di pochi aerei legionari era bastato a mettere al tappeto l'Aeronautica Naval, indi a gettare lo scompiglio fra le milizie sbarcate ed a paralizzare il loro sistema di rifornimenti marittimi. Ciò nondimeno l'azione dei bombardieri in quota aveva ancora una volta dimostrato la sua limitata efficacia contro navi in movimento. Neppure la Regia Marina italiana, quantunque spettatrice di prima fila, ne aveva prontamente individuato le cause e gli eventuali rimedi.

La nuova situazione, creata dall'intervento italiano, aveva convinto il governo di Madrid, che l'impresa della Columna de Baleares, lungi dal concludersi, esigeva ancora aerei, uomini e mezzi - in quel preciso momento drammaticamente necessari nella valle del Tajo, per contrastare la pericolosa avanzata dell'Armata d'Africa - mentre la flotta era più utile nello stretto di Gibilterra per sbarrare la rotta ai rinforzi dal Marocco.

Il governo aveva perciò deciso non togliere un aereo dall'Extremadura, ordinando alla flotta di limitare a 48 ore la durata delle operazioni nelle acque delle Baleari: ovvero ad un lasso di tempo appena sufficiente al reimbarco di uomini e materiali.

La Generalitat Catalana aveva dovuto inchinarsi a queste decisioni rassegnandosi ad ordinare la ritirata. Quanto rimaneva delle sue conquiste nell'arcipelago fu rapidamente liquidato sotto la pressione dei Savoia S.81 di Gallo, che il 6 settembre bombardarono Formentera ed il 13 settembre Ibiza. Il 12 i repubblicani abbandonarono Cabrera, il 14 Ibiza e per ultima Formentera (40).

In tutto l'arcipelago, i repubblicani conservarono solo Menorca, la cui conquista non fu neppure tentata, sebbene dagli studi effettuati dal maggiore Gallo fosse risultata la fattibilità dell'impresa.

38) Il maggiore Gallo rimase sconvolto dalla fucilazione dei prigionieri catturati dalle truppe nazionaliste sul fronte di Mahon. Il termine "trucidati" usato nella sua relazione rivela la sua opinione personale (MDA, OMS, "Relazione Gallo", pagg. 18).

Arconovaldo Bonaccorsi ebbe invece meno scrupoli, tuttavia non fu l'unico responsabile delle indiscriminate uccisioni di "rossi" o presunti simpatizzanti. In questo campo i nazionalisti agivano senza bisogno di suggeritori, al pari dei loro avversari.

Durante gli ultimi mesi, i rapporti personali fra Gallo e Bonaccorsi avevano subito un raffreddamento. Bonaccorsi si era dedicato attivamente al potenziamento della Falange. La sua invadenza nel settore politico lo aveva messo in urto con i maggiorenti civili e militari locali. Pertanto Gallo, che non ne condivideva né sistemi né stile di vita, aveva allentato l'iniziale cameratismo con Bonaccorsi. La cosa era stata risaputa a Roma, tanto che Gallo aveva dovuto dare spiegazioni al generale Valle (MDA, OMS, Cart. 66 "Informazioni", lettera di Gallo senza data).

Il maggiore Gallo fu richiamato da Mallorca all'inizio del 1937, mentre Bonaccorsi era già rientrato in Italia a fine dicembre 1936. A novembre era anche rientrato in Italia il comandante Margottini, che aveva attivamente collaborato con Bonaccorsi, di cui approvava gli spicciativi e brutali metodi repressivi, condividendone inoltre la spiccata simpatia per gli ambienti falangisti (J.F. Coverdale, op. cit. pag. 130, 137).

39) Secondo il comando nazionalista la "Columna de Baleares" abbandonò a Mallorca: 8 cannoni Schneider, 80 mitragliatrici, 1.200 fucili, 1.000.000 di cartucce, 2 autoblindate, autocarri ed autovetture, 200 tonnellate di zucchero, farina, viveri ed alcuni mezzi navali avariati e 5 idrovolanti fuori uso (MDA, OMS, "Relazione Gallo", pag. 18).

40) C. Rougeron, uno dei massimi esperti aeronautici francesi così giudicò la parte avuta dai pochi aerei italiani nella difesa di Mallorca dall'invasione repubblicana: "Le truppe (repubblicane) si trovarono subito alle prese con una resistenza nella quale l'elemento essenziale fu l'aviazione (.....), fu impossibile alla marina governativa, sotto la minaccia aerea nazionalista, di completare e rifornire le truppe che essa aveva potuto sbarcare di sorpresa; tutto quello che poté fare fu il rimpatrio della spedizione." (C. Rougeron, "Les enseignements aériens de la guerre d'Espagne", Ed. Berger Levrault - Paris 1939, pag. 19). Neppure Rougeron, si era accorto, al pari dell'Aeronautica e della Marina italiana, della assoluta inefficacia dei bombardieri in quota contro unità in navigazione.



Palma de Mallorca, settembre 1936. Il maggiore Gallo (al centro). Alla sua sinistra il sergente maggiore Carestiato. Alla destra, nell'ordine: i sergenti Calzolari e Felini.
(Aeronautica Militare Fototeca)

All'inizio di settembre il maggiore Gallo aveva studiato un piano di invasione basato su documenti ed informazioni sulle difese di Menorca reperite negli archivi di Mallorca ed ottenute da ufficiali spagnoli. A dire il vero alcuni di loro si erano mostrati riluttanti a consegnare documenti riservati ad un ufficiale straniero, tuttavia alla fine egli aveva ottenuto una monografia delle fortificazioni e degli armamenti di Mahon, ed informazioni per l'aggiornamento di una carta con le postazioni d'artiglieria, le polveriere, le batterie controaeree ed i vari depositi.

Bonaccorsi aveva prospettato a Roma l'impresa, ma dietro suggerimento del Ministero degli Esteri, Mussolini oppose un categorico divieto per non peggiorare i rapporti con l'Inghilterra e la Francia (41).

Era chiaro che l'invasione di Menorca avrebbe richiesto qualcosa di più di un semplice colpo di mano: trattandosi di espugnare l'isola più fortificata e meglio presidiata delle Baleari, occorreavano forze e mezzi da sbarco in quel momento non disponibili in Mallorca e che Roma non aveva intenzione di mettere a disposizione.

Esclusa categoricamente l'occupazione di Menorca, il compito di controllare e neutralizzare l'isola fu affidato alla Aviazione Legionaria di base a Mallorca, cui, a partire da settembre, fu contemporaneamente ordinato di iniziare bombardamenti su porti, ferrovie, viadotti e fabbriche situate sulle coste mediterranee della Spagna.

Alla fine di settembre arrivarono da Lonate Pozzolo altri tre bombardieri S.81, che si aggiunsero ai tre già a Palma, per costituire la 251ª Squadriglia da Bombardamento Pesante.

Il 5 ottobre entrò nella baia di Palma l'incrociatore nazionalista **Canarias** reduce dal vittorioso scontro del 29 settembre, che aveva eliminato il blocco navale repubblicano dalla zona dello Stretto di Gibilterra. Il **Canarias** - inviato alle Baleari per intercettare il traffico mercantile diretto ai porti della Repubblica - fu attaccato, il 18 ottobre, da due Potez 540 mentre era all'ancora davanti a Palma.

Il 23 ottobre tre S.81 restituirono la visita scaricando su Mahon tre tonnellate di esplosivo.

La continua attività dei bombardieri legionari infastidì i repubblicani, che il 18 novembre mandarono tre Potez 540 della squadriglia di Malraux ad attaccare l'aeroporto di Son San Juan ed un deposito di carburanti.

41) F. Belforte, op. cit. Vol. III, pag. 38.

Gli aerei francesi lanciarono le bombe da alta quota, tenendosi fuori dalla portata delle mitragliere Breda, perciò in dicembre la difesa contraerea di Mallorca fu potenziata da una batteria di cannoni 75 CK inviata dall'Italia con personale volontario della M.V.S.N.. Il 25 dicembre 1936 sbarcarono a Palma 50 militi della M.V.S.N. al comando di un centurione, i quali costituivano il personale di una batteria contraerea il cui materiale arrivò il 31.

La migliore difesa dalle incursioni era comunque costituita dai tre caccia Fiat, ai cui se ne aggiunse un quarto prima della fine dell'anno.

Nelle ore diurne in cui occorreva garantire la massima protezione contro eventuali attacchi aerei, un paio di Fiat eseguiva crociere di interdizione, mentre un'altra coppia era sempre pronta a decollare qualora fossero segnalati velivoli nemici. L'esperienza indicò che questo sistema, per quanto dispendioso, era l'unico efficace, sicché rimase in uso per tutta la durata della guerra.

La pattuglia di idrovolanti da caccia Macchi M.41 non fu invece più potenziata, perché l'M.41 era troppo lento per intercettare i nuovi bombardieri francesi e russi impiegati dai repubblicani. I tre idrocaccia, impiegati nell'agosto 1936, rimasero in servizio sino quasi al termine delle ostilità, pattugliando le acque attorno a Mahon ed Ibiza. L'S.55 X del tenente Petrali - rimesso in efficienza il 9 settembre - continuò ad operare dall'idroscalo di Palma sino ad ottobre, eseguendo ricognizioni a breve raggio e collegamenti con le vicine isole di Formentera ed Ibiza.

Per la ricognizione a largo raggio, indispensabile per appoggiare le scorrerie degli incrociatori nazionalisti e la campagna sottomarina lanciata dalla Regia Marina italiana contro il traffico mercantile diretto ai porti della Repubblica, l'Italia inviò alle Baleari tre idrovolanti a scafo centrale CANT Z 501. Il primo di questi - arrivato in novembre - fu affidato al tenente Petrali, che con esso eseguì collegamenti con Sevilla e ricognizioni sulla costa catalana e nel golfo di Valencia, indi addestrò al pilotaggio del CANT Z 501 il tenente colonnello Ramòn Franco ed altri ufficiali spagnoli. Completato il passaggio sul CANT Z 501, costoro ebbero in consegna i due esemplari dell'idrovolante forniti successivamente (42).

Nella prima decade del dicembre 1936 fu tentata una azione aeronavale combinata fra sommergibili italiani, gli incrociatori ausiliari nazionalisti **Mallorca** e **Ciudad de Palma** ed i bombardieri dell'Aviazione delle Baleari.

L'operazione, coordinata dall'ammiraglio Angelo Jachino, appositamente inviato dalla Regia Marina italiana, mirava a mettere fuori combattimento qualche grossa unità della flotta repubblicana di base a Cartagena, attirandola nell'agguato dei sommergibili italiani. Però l'operazione fallì prima ancora di cominciare, poiché gli equipaggi delle navi spagnole, incaricate di fare da esca, si rifiutarono di uscire dal porto di Palma (43).

Di tutta l'operazione fu eseguito solo il bombardamento diversivo di quattro Savoia S.81 mandati, il 16 mattina, a lanciare 8 bombe da 250 chilogrammi e 8 da 100 chilogrammi contro il viadotto ferroviario di Cap Culera e sulla stazione di Port Bou: punti chiave dell'unica linea ferroviaria in funzione fra la Catalogna la Francia ed abituale bersaglio dei bombardieri legionari.

L'azione si svolse regolarmente, poco contrastata dalla contraerea e per nulla disturbata dalla caccia costiera repubblicana. Questa era allora poco temuta, sia perché ancora equipaggiata con vecchi Nieuport Ni 52 C1 e pochi Dewoitine D. 371, sia perché i piloti, generalmente mercenari francesi, si dimostravano poco propensi a sfidare le concentrazioni di fuoco delle torrette biarma degli S.81 (44).

Nel dicembre 1936, l'aviazione repubblicana era invece alla riscossa sugli altri fronti di battaglia. I velivoli ed i piloti arrivati dalla Russia avevano radicalmente cambiato la situazione.

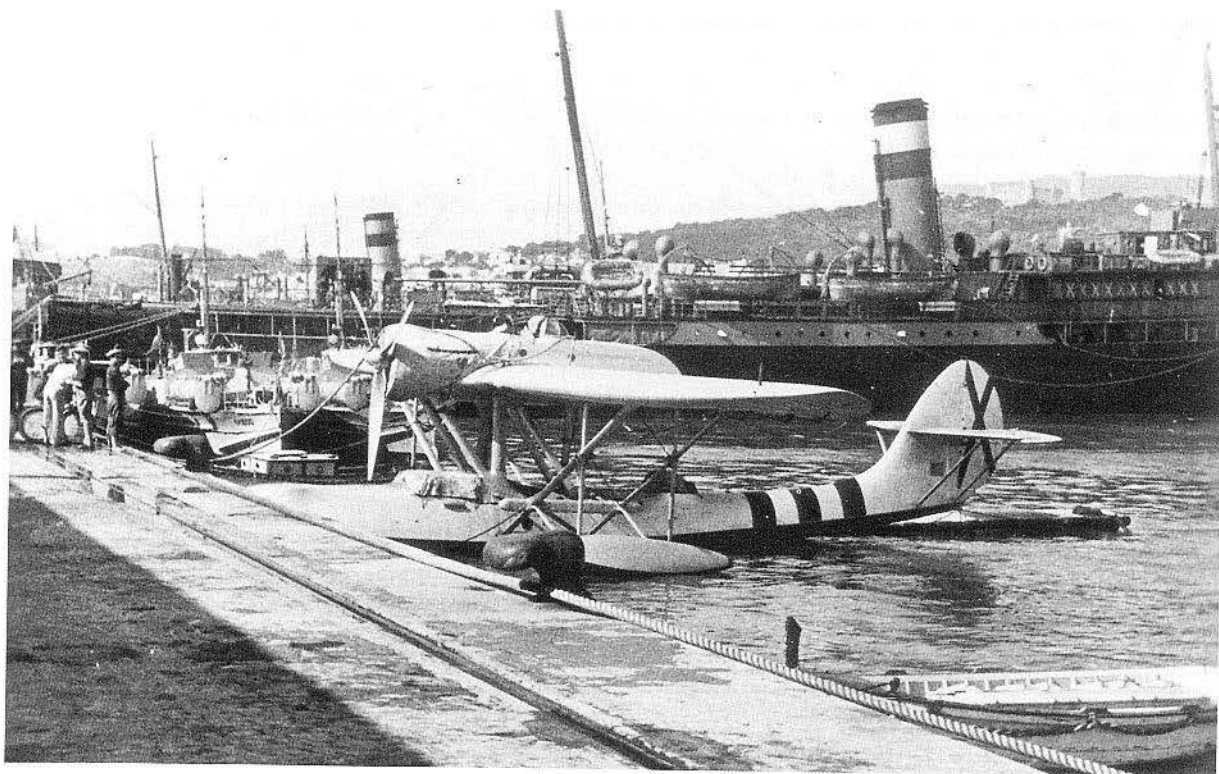
Il 13 ottobre il piroscalo sovietico **Bolshevik** aveva sbarcato a Cartagena 18 aerei da caccia Polikarpov I-15, 15 carri armati T-26 e 300 casse di munizioni, nello stesso giorno ad Alicante erano stati sbarcati 150 uomini e materiali dal **Ciudad de Barcelona** e munizioni dal cargo **Campeche** (45). E questa era solo l'avanguardia di

42) Il primo CANT Z 501 arrivò in data anteriore al 4 novembre 1936 (libretto di volo del S. Ten. Sergio Petrali). Gli altri due CANT Z 501 arrivarono a Palma de Mallorca, il 28 dicembre 1936, direttamente in volo da Cagliari Elmas. Uno era pilotato dal Ten. Seracino Seracini (libretto di volo personale e testimonianza all'A. del generale Seracino Seracini). Cfr. anche: J. Coverdale, op. cit. pag. 133; (caratteristiche dell'idrovolante CANT Z 501, in appendice). Il "passaggio" dei piloti spagnoli sul CANT Z 501 impegnò il S. Ten. Petrali dal 13 al 24 gennaio 1937. Successivamente Petrali passò agli S.81 con i quali volò in numerose missioni di guerra sino alla fine del 1937.

43) MDA, OMS, Cart. 66, "Rapporto attività aerea dal 7 al 16 dicembre 1936". La riuscita dell'impresa era comunque resa aleatoria dalla dimostrata imprecisione sia dei siluri utilizzati all'epoca dalla Regia Marina italiana sia dai bombardamenti aerei in quota contro naviglio da guerra in navigazione (n.d.A.).

44) Ai piloti degli S.81 era stato ordinato che in caso di attacco della caccia repubblicana prima di giungere sugli obiettivi, serrassero la formazione, per poi sottrarsi all'attacco portandosi ad una mezz'ora di volo al largo della costa. Dovevano poi ritornare verso la costa, puntando su un altro obiettivo, preferibilmente un porto. In quel periodo la difesa aerea delle coste era affidata ai caccia francesi.

45) Alexander Boyd, "The Soviet Air Force since 1918", Mac Donald & Jane's, London, 1977, pag. 75.



Palma de Mallorca. Cant Z.501 alla fonda nel porto. Due dei tre Cant Z.501 - ceduti ai nazionalisti nel dicembre 1936 - operarono per la ricognizione marittima agli ordini del tenente colonnello Ramòn Franco, fratello minore del "Generalissimo". (Aeronautica Militare Fototeca)

quella massa di mezzi e specialisti russi che avrebbe permesso alla Repubblica di resistere ai primi due assalti dell'esercito nazionalista contro Madrid.

Il 29 novembre all'alba, il generale Varela aveva iniziato la terza offensiva contro la capitale, ma i carri e gli aerei russi avevano reso durissimo il compito delle sue truppe.

I rifornimenti russi, che dal Mar Nero fluivano ai porti della Repubblica attraverso il Bosforo ed il Mediterraneo, avevano fatto assumere maggiore importanza alla strategica posizione delle Baleari.

In quel periodo il Comando dell'Aviazione nazionalista spagnola cercò di organizzare una propria forza aerea alle Baleari istituendovi un Comando d'Aviazione. Di fatto le operazioni dell'Aviazione Legionaria delle Baleari continuarono a dipendere dal comando italiano quantunque, in teoria, ogni bombardamento sulla penisola avrebbe dovuto ottenere la preventiva autorizzazione del Comando dell'Aria spagnolo.

A metà dicembre il generale Kindelàn si recò a Mallorca, dove conferì col maggiore Gallo, cui espresse il desiderio di vedere potenziata l'aviazione di Mallorca, allora forte di 6 bombardieri S.81, 6 caccia Fiat CR.32, 3 idrovolanti da caccia Macchi M.41 ed un idrovolante CANT Z 501, tutti legionari.

Gallo comprese che Kindelàn voleva parlare soprattutto del nuovo comando dell'aviazione spagnola nell'isola, tuttavia ne approfittò per chiarire che gli aerei legionari erano al momento sufficienti a difendere le isole, a controllare Menorca e ad agire contro il traffico navale. Ma se il comando nazionalista intendeva dare impulso ai bombardamenti contro obiettivi costieri disse Gallo - si dovevano ampliare il campo di Son San Juan e costruirne un altro per accogliere nuovi aerei più veloci degli S.81. Due campi erano urgentemente necessari per decentrare gli apparecchi, da quando i bombardieri repubblicani avevano dimostrato di potere colpire all'improvviso, eludendo la rete di avvistamento.

Kindelàn alla fine informò Gallo della istituzione del Comando di Aviazione nazionalista, accennandogli che sarebbe stato affidato al tenente colonnello Ramòn Franco, fratello del "Generalissimo" (46).

46) MDA, OMS, Cart. 73: Promemoria del tenente colonnello Drago al generale Velardi, Salamanca 31-1-1937. Kindelàn aggiunse che "personalmente non stimava affatto Ramòn Franco, e che già in passato aveva chiesto al Generalissimo Franco di non riammetterlo in Aeronautica perché quasi nessun ufficiale dell'Aviazione gli dava la mano o voleva avere rapporti con lui".



Uno dei tre S.79 arrivati a Palma de Mallorca il 14 febbraio 1937. Sulla fusoliera tre Sorci Verdi. Emblema adottato con modifiche dal XXIX Gruppo B.V.. Al centro in ginocchio, Ugo Accorsi, distintosi come fotografo e mitragliere del XXIX. (Foto U. Accorsi)

L'incarico conferito a Ramòn Franco era tutt'altro che il riconoscimento dei suoi meriti di aviatore; aveva invece lo scopo di allontanarlo dalla Spagna, dove, quantunque professionalmente valido, era male tollerato dall'ambiente dell'aviazione nazionalista a causa delle sue passate simpatie di sinistra.

L'Aviazione delle Baleari ebbe la prima perdita in combattimento dopo quattro mesi di intense azioni belliche. Il 22 dicembre, durante un bombardamento su Mahon, potentemente difesa da 28 cannoni Vickers da 105 mm. un proiettile colpì uno degli S.81 uccidendo il secondo pilota sergente maggiore Luigi Nerieri e ferendo il marconista, tuttavia l'aereo rientrò a Son San Juan, sebbene con danni a bordo.

All'inizio del 1937 il maggiore Gallo rientrò in Italia lasciando il comando al colonnello Appignani; nello stesso periodo arrivarono alle Baleari alcuni nuovi bombardieri S.81 e caccia Fiat CR.32, allo scopo di intensificare gli attacchi sugli obiettivi militari di Valencia, Barcelona, Sagunto, Cartagena ed altre località di interesse strategico.

La accuratezza dei tiri sugli obiettivi era molto buona sia per il buon addestramento degli equipaggi, sia perché allora la contraerea repubblicana non era ancora in grado di disturbare troppo gli aerei durante la fase di puntamento.

Le incursioni erano sempre autorizzate, ed a volte direttamente sollecitate, dal Quartiere Generale di Franco, il quale, il 29 gennaio 1937, esprime al tenente colonnello Drago, capo di Stato Maggiore dell'Aviazione Legionaria, la sua personale soddisfazione per "i magnifici successi della Aviazione delle Baleari".

Il prolungarsi della guerra costrinse Mussolini ad aumentare gli aiuti militari al regime franchista. In una riunione tenutasi in Roma il 4 febbraio 1937, il capo del governo italiano autorizzò l'invio in Spagna di nuovi caccia e bombardieri, fra i quali tre dei nuovi bombardieri veloci Savoia Marchetti S. 79 destinati alla Baleari (47).

47) MDA OMS Cart. 73, fascicolo "Decisioni del Duce per la Spagna", 4 febbraio 1937, prot. 197 OMS Ministero Aeronautica Gabinetto, paragrafo II, Argomenti concernenti l'Aeronautica esposti al Duce. Il documento reca a margine del punto a) - che recita: "appare conveniente assegnare all'Aviazione Legionaria in Spagna, Continente, oltre ai 12 S.81 ultimamente destinati anche alcuni apparecchi da bombardamento veloce per potere effettuare di giorno azioni profonde male eseguibili dalle Baleari" - la seguente nota a matita rossa: "per ora solo 3 S. 79 alle Baleari, dare ordini".

Il 14 febbraio 1937, i tre S. 79 decollarono alle 9,40 dall'aeroporto di Guidonia al comando del capitano Gori Castellani; la formazione prese terra alle 13.30 sul campo di Son San Juan, iniziando subito un ciclo operativo con attacchi ai porti di Barcelona e Palomot, alla stazione di Gandia, alle caserme di Valencia e ad altri obiettivi.

Il 20 marzo i tre apparecchi furono trasferiti a Sevilla, dove uno si danneggiò gravemente in atterraggio. Il 26, gli S. 79 raggiunsero Soria per prendere parte alle operazioni sul fronte basco (48).

L'Aviazione delle Baleari, via via potenziata nel corso del 1937, affondò sempre più il suo artiglio nel fianco della Repubblica, ostacolandone il traffico marittimo, distruggendo navi, industrie vitali e vie di comunicazione in Cataluña e nel Levante. Come vedremo in seguito, essa raggiunse il massimo potere offensivo all'inizio del 1938, quando Mussolini decise di accelerare la fine della guerra mediante potenti incursioni aeree sul territorio repubblicano.

48) MDA OMS Cart. 62, Diario Storico 1^a Sez. S. 79. Lettera all'A. in data 22/2/1981 del maresciallo Ugo Accorsi e libretto di volo del medesimo.

Capitolo VII

NEI CIELI DELL'EXTREMADURA

Gli aquilotti di Càceres

La rapida ed inesorabile avanzata dell'Armata d'Africa in Extremadura aveva da tempo relegato fra i ricordi le esaltanti e sanguinose vittorie ottenute nel luglio dalle milizie popolari. Le colonne del tenente colonnello Yagüe, dopo avere metodicamente risalito il corso del Tajo, erano arrivate davanti a Talavera de la Reina.

Proprio nello stesso giorno in cui nella lontana isola di Mallorca i repubblicani erano costretti al reimbarco, circa cinquemila uomini dei due gruppi di "tabores" e "banderas" di Yagüe avevano attaccato il grande campo trincerato di Talavera difeso da diecimila governativi appoggiati da numerosa artiglieria (1).

Il governo di Madrid aveva concentrato a Talavera il meglio delle proprie forze, fra cui il V Regimiento comunista e le ultime riserve di truppe regolari rimaste sotto le sue bandiere (2).

Nonostante l'accanita resistenza iniziale, i repubblicani erano stati messi in rotta quando i nazionalisti avevano applicato la solita tattica di aggirare sui fianchi le loro posizioni. Nel timore di rimanere circondati, i miliziani si erano dati alla fuga abbandonando Talavera, che era stata occupata nella sera del 3 settembre.

Il possesso dell'importante nodo strategico di Talavera aveva aperto ai soldati di Franco la strada per Madrid, infliggendo il colpo di grazia allo screditato e debole governo del radicale Giral.

Il 4 settembre, i repubblicani moderati erano stati sostituiti da un governo di sinistra, al quale, per la prima volta nella storia spagnola, partecipavano i comunisti; mentre gli anarchici si erano ostinatamente rifiutati di farne parte, a causa della loro viscerale avversione a qualsiasi forma di potere organizzato.

La presidenza del consiglio dei ministri era stata affidata al socialista Largo Caballero, che aveva pure assunto l'incarico di ministro della Guerra, affiancato dal compagno di partito Indalecio Prieto in qualità di ministro della Marina e dell'Aviazione. Il sessantasettenne Caballero - vecchio rivoluzionario e capo carismatico del partito socialista spagnolo, uomo di forte personalità, energico ed autoritario - immediatamente radunò e spedì al fronte ogni uomo ed ogni arma disponibile con la consegna di tentare ad ogni costo la riconquista di Talavera.

Nel frattempo all'estremo nord della Spagna, il generale Mola, finalmente abbondantemente rifornito di armi e munizioni, il 4 settembre aveva occupato la città di Irùn, semidistrutta dagli incendi appiccati dai miliziani in ritirata. Presa Irùn ed interrotta ogni comunicazione diretta fra i Paesi Baschi e la Francia, il 12 settembre le truppe di Mola si erano mosse alla conquista di San Sebastian, appoggiate da cinque carri leggeri italiani Ansaldo CV 35 sbarcati a Vigo il 27 agosto.

Mentre la breve e vittoriosa offensiva di San Sebastian era in corso, Mola aveva lanciato nella Sierra de Gredos una colonna di cavalleria forte di undici squadroni, di cui due di mitraglieri. La colonna era uscita da

1) Hugh Thomas, op. cit. pag. 262.

2) J. M. Martínez Bande, Servicio Historico Militar, "La marcha sobre Madrid", Editorial San Martin, Madrid, 1982, pag. 161.

Avila il 30 agosto, al comando del colonnello Monasterio al quale era stato impartito l'ordine di collegarsi con l'armata del generale Franco risalente dal sud. Con una epica marcia, i cavalieri di Monasterio avevano attraversato combattendo tutta l'aspra Sierra de Gredos, puntando ostinatamente in direzione di Talavera, sinché - il 9 settembre, in prossimità di Ramacastana - gli squadroni all'avanguardia si erano congiunti con la colonna di Tella uscita loro incontro da Talavera.

Nella stessa giornata ad Arenas de San Pedro, altri squadroni di Monasterio avevano incontrato la colonna di Delgado Serrano completando così la saldatura dei fronti delle due armate nazionaliste, le quali potevano ora procedere unite contro la capitale.

Immediatamente alcuni reparti marocchini erano stati trasferiti dall'Extremadura all'Aragona, per aiutare le forze locali a contenere i continui e pressanti attacchi dei catalani contro Zaragoza.

Il governo Caballero aveva reagito alla lunga serie di rovesci impegnando tutte le sue energie nella riorganizzazione e potenziamento del proprio esercito. Sino ad allora le colonne miliziane erano state le protagoniste della quasi totalità delle battaglie, operando sui vari fronti senza alcuna intesa reciproca, come se ognuna stesse combattendo una propria guerra privata.

Forte del proprio prestigio personale e dell'appoggio comunista, Caballero era riuscito ad imporre ai riottosi capi delle milizie una totale riorganizzazione del lunghissimo fronte della regione madrilenà, che era stato suddiviso in cinque settori: Guadalajara, Somosierra, Guadarrama, Extremadura e Toledo.

A partire dall'11 settembre ogni settore era stato sottoposto al comando di un ufficiale dell'esercito coadiuvato da uno stato maggiore.

Il colonnello Asensio Torrado - promosso generale per il suo brillante comportamento in agosto sulla Sierra Guadarrama - nominato da Caballero comandante del fronte dell'Extremadura, aveva subito lanciato una furiosa controffensiva per riconquistare Talavera.

Fra il 7 e l'8 settembre, la città era stata investita da 4.000 armati appoggiati da 10 cannoni e da un treno blindato, ma era rimasta in mani nazionaliste nonostante il valore ed il sangue profuso dagli attaccanti.

Con altri rinforzi affluiti da Madrid, l'11 settembre, Asensio Torrado aveva reiterato gli attacchi con l'appoggio dell'aviazione, il cui comando aveva mandato sul fronte di Talavera tutti gli aerei in condizioni di volare.

Squadriglie di Breguet XIX e piccole formazioni di Potez 54 della **Escuadra España** di Malraux avevano attaccato con decisione le posizioni nazionaliste, subendo però in un sol giorno perdite disastrose nella più estesa serie di combattimenti aerei mai vista dall'inizio della guerra.

All'alba dell'11, la caccia legionaria si era levata in volo dalla nuova base di Càceres per contrastare le azioni degli aerei nemici su Talavera. Poco dopo il sorgere del sole, una pattuglia di tre CR.32 pilotati dal capitano Dequal e dai sergenti Avvico e Patriarca, aveva intercettato a 3.000 metri di quota tre Breguet XIX scortati da caccia Nieuport Ni 52.

Gli antiquati velivoli spagnoli non avevano avuto scampo: due Breguet erano precipitati sotto le raffiche di Dequal ed Avvico, mentre un Ni 52 della scorta era stato spacciato da un attacco in cabrata del sergente Patriarca. Poco dopo un'altra pattuglia di tre CR.32, ai comandi del capitano spagnolo Garcia Morato e dei sergenti Buffali e Chianese, aveva sorpreso una formazione di tre Breguet XIX e quattro Nieuport: due caccia repubblicani erano stati distrutti rispettivamente da Morato e Buffali.

Nel pomeriggio, i Fiat del tenente Franceschi e del sergente Magistrini scortavano a distanza, ed a quota elevata, un trimotore Junkers Ju 52 spagnolo in missione di bombardamento ad est di Talavera, quando il bombardiere era stato intercettato da cinque caccia repubblicani - due Dewoitine D 371 e tre Nieuport Ni 52 - incrocianti nel settore a protezione delle loro linee.

Uno dei Nieuport era pilotato da Giuseppe Krizai, nativo di Gorizia, già pilota caccia della riserva della Regia Aeronautica italiana e compagno di corso del sergente Magistrini. Espatriato clandestinamente - e non per ragioni politiche - nel 1932, Krizai si era arruolato come pilota mercenario nella **Escuadra España** (3).

Appena avvistato l'isolato Ju 52, i caccia governativi lo avevano puntato con l'idea di avere trovato una facile preda, ma si erano improvvisamente trovati addosso i due CR.32.

3) Giuseppe Krizai, classe 1911, di gruppo etnico slavo, era entrato volontario nella Regia Aeronautica italiana divenendo sottufficiale pilota di complemento. Dopo il servizio militare, aveva periodicamente frequentato corsi di allenamento per piloti della riserva. Nel 1932, l'irrequieto Krizai era espatriato sottraendo un aereo da turismo dall'aeroporto di Gorizia. Nell'agosto 1936 si era arruolato nell'aviazione della Repubblica Spagnola, venendo abbattuto due volte. Catturato al secondo abbattimento, Krizai fu interrogato da ufficiali italiani, cui espresse il desiderio, probabilmente insincero, di rientrare onorevolmente in Italia (R. Bonomi, op. cit. pag. 178). Restituito ai repubblicani in uno scambio di prigionieri, Krizai aveva continuato a volare in una squadriglia della protezione costiera delle Fuerzas del Aire repubblicane per evitare una seconda cattura che certamente gli sarebbe stata fatale (P. P. Laureau, op. cit. pag. 207).

Magistrini aveva collimato le mitragliatrici sul Nieuport del suo vecchio compagno d'armi, mentre Franceschi prendeva di mira un Dewoitine. I pesanti proiettili delle 12,7 mm. avevano colpito i due aerei "rossi" abbattendoli entrambi, gettando contemporaneamente lo scompiglio fra i restanti caccia, che si erano dispersi lasciando il trimotore spagnolo libero di portare a termine la propria missione. Sebbene con l'apparecchio gravemente danneggiato ed il motore fuori uso, Krizai era riuscito a riprenderne il controllo, portandolo a posarsi su territorio amico.

Nonostante l'accanimento con cui si era combattuto il giorno 11, nessuno dei due eserciti era riuscito a prevalere. L'**Armata d'Africa**, ora denominata **Armata del Tajo**, esaurita da oltre un mese di marce e combattimenti aveva dovuto attestarsi sulle posizioni di Talavera e subire l'iniziativa avversaria, ma con l'arrivo di nuovi reparti, trasferiti per via aerea dal Marocco, poté ricostituire quattro colonne, ciascuna forte di una "bandera" del Tercio, due "tabores" marocchini ed una batteria leggera.

La colonna di Asensio Cabanillas fu subito lanciata contro Cazalejas, dove fu respinta con la perdita di 106 uomini da unità governative abbondantemente equipaggiate con armi automatiche (4).

All'alba del 13, i caccia legionari appoggiarono la ripresa offensiva dell'**Armata del Tajo** intercettando gli aerei repubblicani che tentavano di intralciare la marcia delle colonne. Una pattuglia di tre Fiat ai comandi di Garcia Morato, dell'italo americano Patriarca e del sergente Baschiroto sorprese sulle linee tre bombardieri Vickers Vildbeest dell'Aeronautica Naval scortati da due caccia Nieuport. Patriarca e Baschiroto si gettarono sui caccia, mentre Morato attaccava i Vickers, che però - sebbene lentissimi - riuscirono abilmente ad eludere le puntate dell'asso spagnolo. Non altrettanto fortunati i piloti dei caccia Nieuport, che tutto avevano da temere da uno confronto diretto con i più veloci e manovrieri Fiat, ciò nondimeno essi fronteggiarono bravamente i loro avversari.

Pilotava uno dei Nieuport Felix Urtubi, protagonista nei primi giorni della guerra civile di uno dei frequenti episodi di cambiamento di campo che afflissero sia l'aviazione nazionalista e, in molto maggiore misura, quella repubblicana.

Nel luglio del 1936, allo scoppio dell'insurrezione, la squadriglia di Breguet XIX in cui prestava servizio Urtubi era di base nel Marocco, pertanto era automaticamente rimasta dalla parte degli insorti. Gli aerei avevano subito iniziato missioni contro la Repubblica, ma durante una di queste Urtubi disertò. Mentre era con il suo Breguet in volo di pattugliamento sullo stretto di Gibilterra, egli si era sbarazzato a colpi di pistola del giovane ufficiale che occupava il posto dell'osservatore, indi aveva fatto rotta su Madrid, atterrando all'aeroporto di Getafe.

Ora, nel cielo di Talavera, Urtubi lottava per sopravvivere. Il suo compagno di pattuglia stava cadendo con l'aereo incendiato dalle raffiche di Baschiroto, egli stesso era incalzato dappresso dall'aereo di Patriarca.

Messo alle strette, Urtubi aveva deciso di vendere cara la pelle. Aveva forzato il suo Nieuport in una serie di temerarie e strettissime evoluzioni, sinché era entrato in collisione con il caccia di Patriarca.

Urtubi era perito imprigionato nell'abitacolo del velivolo caduto in vite, mentre il pilota legionario si era lanciato con il paracadute, prendendo terra entro le linee repubblicane.

Patriarca era stato catturato, ma grazie al suo passaporto statunitense, che sempre recava con sé, era miracolosamente scampato alla fucilazione (5).

Per alcuni giorni i Fiat non ebbero più occasioni di battersi. Il 15, caccia legionari scortarono indisturbati alcuni bombardieri nazionalisti sulla Sierra Guadarrama, mentre una piccola pattuglia di Fiat guidata dal sottotenente Adriano Mantelli eseguì la prima azione di aerocooperazione dell'Aviación del Tercio con le forze di terra: una batteria intenta a battere le linee nazionaliste fu messa a tacere da un mitragliamento a bassa quota.

Il 16 settembre la caccia legionaria impegnò una serie di aspri combattimenti nei quali i repubblicani persero quattro aerei, mentre un Fiat si perse per un errore di rotta. Nella mattina, sulla verticale di Talavera, i Fiat di Mantelli, Franceschi e Chianese avevano ingaggiato tre Dewoitine in una accanita mischia, nella quale uno fu abbattuto da Chianese, mentre gli altri fuggirono.

Nel corso del combattimento Mantelli e Chianese avevano perso di vista Franceschi. Dopo averlo cercato per un po' i due, ormai a corto di carburante, erano rientrati a Càceres. Intanto stava compendosi il destino di

4) Da non confondere Asensio Cabanillas con il quasi omonimo Asensio Torrado, comandante repubblicano del settore, prima colonnello, poi nominato generale da Largo Caballero (n. d. A.).

5) Secondo i repubblicani (A. Garcia Lacalle, op. cit. pag. 125) il sergente Urtubi speronò volontariamente il CR.32 di Patriarca, mentre il comando nazionalista attribuì a Patriarca lo speronamento del caccia di Urtubi (Gazzetta del Popolo del 19/9/36). Quest'ultima versione è accreditata anche da: M. Mattioli "L'Aviazione Legionaria in Spagna", Ediz. l'Aviazione, Roma 1940, pag. 56.

Probabilmente i due aerei si scontrarono accidentalmente durante il combattimento: evento non infrequente sia nella guerra di Spagna, dove il combattimento acrobatico manovrato fu la norma, sia nella II Guerra Mondiale. (Testimonianza all'A. del generale Adriano Mantelli, Roma, marzo 1981).

Franceschi. Allontanatosi dalla zona dello scontro, probabilmente per inseguire uno dei caccia fuggitivi, egli era rimasto vittima della mai rimediata carenza di vere carte topografiche del territorio. Quando aveva deciso di rientrare alla base, egli aveva condotto il suo caccia su una rotta semicircolare: infatti il Fiat era stato visto sorvolare Talavera, Naval Moral e Càceres. L'ultima correzione di rotta gli era stata fatale. Deviato in direzione sud est, si era allontanato dal territorio nazionalista, avvicinandosi a quello repubblicano. Con il carburante agli sgoccioli, Franceschi aveva deciso di atterrare. Cosa che gli era riuscita perfettamente, prendendo terra senza scassare su un campo fra Don Benito e Orellana, a 10 chilometri entro le linee nemiche.

L'atterraggio era stato visto da un gruppo di miliziani a cavallo, che era accorso sul posto e, non trovando il pilota, aveva sfogato la delusione sparando stupidamente sull'aereo.

Subito dopo era cominciata, accanita e tragica, la caccia all'uomo.

In breve il pilota legionario era stato scovato e circondato. Preso a fucilate dai miliziani, Franceschi era stato ucciso nell'ineguale lotta mentre si difendeva coraggiosamente con la pistola d'ordinanza. Il suo Fiat, quasi intatto benché colpito da alcune fucilate dei miliziani, fu trasportato a Barcelona e colà rimesso in efficienza (6).

Nello stesso pomeriggio sul fronte di Talavera, due pattuglie di Fiat - rispettivamente di tre e due velivoli - una condotta da Morato e l'altra da Mantelli, avevano attaccato sei Breguet XIX scortati da due Nieuport, un Fury ed un Dewoitine 371. Mantelli aveva abbattuto un Breguet e Boetti il Dewoitine.

Più tardi, nei pressi di Navalcarnero, la pattuglia di Morato aveva intercettato un Potez 540 della **Escadre Espagne** scortato da un isolato Nieuport Ni 52. Il bombardiere, preso di mira da Morato, era stato letteralmente crivellato di colpi, che lo avevano danneggiato gravemente uccidendone quasi tutto l'equipaggio, ad eccezione del pilota spagnolo Gumersindo Areanda, il quale era riuscito ad eseguire un atterraggio di fortuna entro le proprie linee.

Un altro isolato Potez 540 era arrivato a bombardare San Martin de Valdeiglesias senza essere intercettato, ma, per quel giorno, era stato l'unico a cavarsela con una tale fortuna (7).

Nonostante le perdite subite, l'aviazione repubblicana nel giorno 16 aveva impressionato con il suo aggressivo comportamento i comandi della Armata del Tago, ma il Quartiere Generale di Franco ritenne che la caccia legionaria fosse perfettamente in grado di tenerla a bada e di garantire contemporaneamente la supremazia aerea nello strategicamente importantissimo settore Talavera - Madrid (8). Fiducioso nelle possibilità della caccia legionaria, il comando nazionalista non esitò a privarsi di tutti i nove caccia Heinkel 51 arrivati in settembre dalla Germania, spedendoli a rafforzare le difese dell'Aragona.

Il 17 settembre, il capitano Dequal chiese al comando della Aviación del Tercio di Sevilla di mandargli qualcuno dei CR.32 di Tablada per rimpiazzare le perdite subite, ma ricevette un solo caccia, che per giunta si danneggiò, durante l'atterraggio a Càceres, investendo un autocarro condotto attraverso la pista da un incauto autista spagnolo.

Un altro CR.32 era stato distrutto giorni prima a Sevilla, in un incidente che era costata la vita al tenente Olivero, perito mentre eseguiva una temeraria vite orizzontale a volo radente sulle piste dell'aeroporto.

Incidenti e perdite in combattimento avevano sensibilmente ridotto il numero dei caccia legionari, infatti, alla data del 17 settembre, alle due squadriglie erano rimasti appena nove Fiat sulla base di Càceres e sei su quella di Tablada, ma gli aerei efficienti non erano più di una decina.

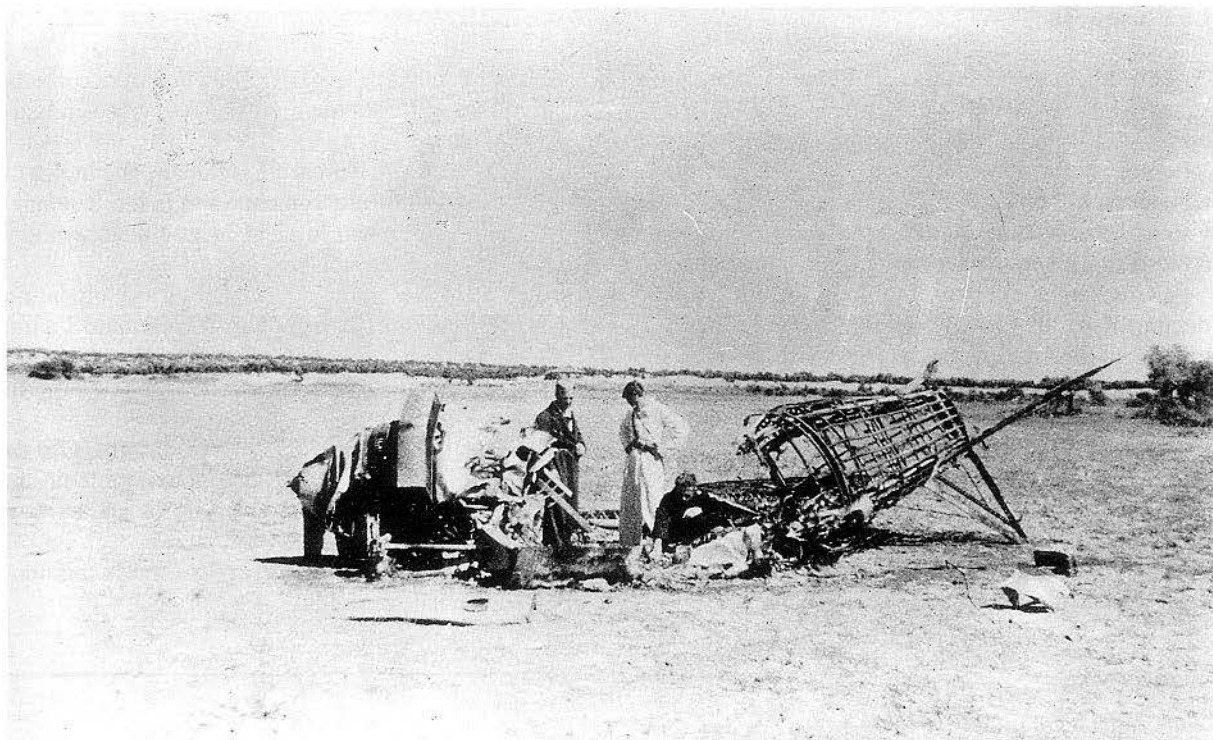
Il 18 settembre, caccia Fiat decollarono da Càceres al comando di Dequal per pattugliare la zona sopra el Casar de Escalona a protezione delle forze di Yagüe, che stavano rinnovando l'attacco a questa località dove, tre giorni prima, la colonna Castejón era stata respinta con forti perdite.

La pattuglia dei CR.32 volava a 4.000 metri di quota. Grandi cumuli di bianche nubi davano risalto all'intenso azzurro del cielo, le cui lontane profondità erano attentamente scrutate dai piloti legionari.

6) La ricostruzione dell'ultimo volo di Franceschi e delle azioni aeree del 16/9/1936 sono basate su: R. Bonomi op. cit. pagg. 137, 143; M. Mattioli, op. cit. pag. 59; testimonianza all'A. del generale A. Mantelli, Roma marzo 1981.

7) P. P. Laureau, op. cit. pag. 43.

8) Secondo il Servicio Historico Militar spagnolo, nella giornata del 16/9/36 "l'aviazione di Madrid domina l'aria e la nazionale appena coopera al movimento delle proprie colonne" (J. M. Martínez Bande "La marcha sobre Madrid" op. cit. pag. 177). In realtà, due su tre delle più importanti azioni aeree repubblicane del 16, fallirono con perdite per il contrasto dei caccia legionari, e solo un isolato Potez 540 riuscì a superare lo schermo dei Fiat. Schermo che non poteva essere assolutamente impenetrabile come desiderato dai comandanti delle colonne nazionaliste, sebbene ognuno dei dodici CR.32 giornalmente efficienti a Càceres eseguisse due crociere di interdizione al giorno (cfr. R. Bonomi, op. cit. pag. 137).



Extremadura, settembre 1936. Il sottotenente Adriano Mantelli (in tuta bianca) osserva i resti di un Breguet caduto sotto le mitragliatrici del suo Fiat
(Aeronautica Militare Fototeca)

Mentre il freddo vento dell'alta quota sferzava i loro aperti abitacoli, i piloti avevano scorto più in basso una formazione di cinque caccia nemici. Anche i piloti repubblicani si erano accorti dei Fiat e rapidamente avevano infilato i loro aerei entro le nubi. Dequal non aveva però mollato la presa. Rimasto ad incrociare sopra le nubi, la sua pazienza era stata premiata quando, dopo alcuni minuti di attesa, un caccia monoplano ad ala alta era emerso dalla bianca caligine.

Il sole ne aveva illuminato le rosse bande alari attirando subito l'attenzione del gregario di Dequal, sottotenente Mantelli.

Mantelli aveva immediatamente alzato una mano per segnalare a Dequal il velivolo nemico, ma in un lampo si era accorto che esso stava nuovamente per sparire fra le nubi. Allora si era lanciato in una picchiata a tutto gas, riuscendo a collocarsi in coda al caccia repubblicano proprio mentre stava per immergersi negli spessi cumuli. Una lunga raffica delle mitragliatrici del Fiat aveva suggellato il destino del monoplano facendolo cadere in fiamme. I suoi resti furono rintracciati entro le linee nazionaliste permettendo di identificarlo come un modernissimo Loire 46 C1 francese (9).

9) Secondo P. P. Laureau (op. cit. pag. 142), il 16 settembre 1936 non fu abbattuto alcun caccia Loire 46. L'abbattimento di un Loire 46 è invece registrato il 16.09.1936 nel Diario Storico dell'A. L. (MDA OMS Cart. 64). Esiste inoltre una fotografia (Archivio dell'A.) del Cap. Dequal e del S. Ten. Mantelli - ambedue in combinazione di volo estiva bianca - accanto ai resti di un Loire 46 abbattuto in un boschetto. Dalle combinazioni indossate dai due, la foto sembra sicuramente presa in stagione estiva, mentre Laureau afferma che il primo Loire 46 fu abbattuto il 16 ottobre.

La Cucaracha

Negli ultimi giorni di quella tragica estate spagnola, i caccia del capitano Dequal era divenuti noti come la squadriglia **La Cucaracha** ("Lo Scarafaggio"), strano appellativo loro conferito in virtù delle prodezze acrobatiche e della scattante agilità mostrata nei combattimenti aerei.

Le truppe dell'Armata d'Africa avevano particolarmente apprezzato l'opera dei caccia legionari, che in più di una occasione avevano visto sgominare gli aerei repubblicani che continuamente tormentavano le loro colonne. I soldati marocchini, entusiasti dalla rapidità con la quale i Fiat evoluivano in cielo mentre attaccavano i molesti aggressori, ne avevano paragonato l'agilità a quella delle sfuggenti "cucarachas".

La **Cucaracha** era pure il titolo di una indavolata e travolgente canzone, portata alla celebrità dall'omonimo documentario di Lloyd Corrigan, ambientato nel Messico rivoluzionario di Pancho Villa, presentato l'anno prima alla Mostra Cinematografica del Lido di Venezia. L'appellativo, antiretorico, accattivante e scanzonato era stato subito adottato dal piccolo gruppo di giovani ed allegri piloti italiani, sotto i cui duri colpi, di giorno in giorno, si sgretolavano forza e morale della Aviación Militar repubblicana.

Uno degli alti ufficiali dell'aviazione governativa, il colonnello Hidalgo de Cisneros, ammise che: "(...) fin da quando giunsero nel cielo di Madrid i caccia Fiat, il dominio dell'aria fu nostro (....). Fino ad allora la nostra aviazione aveva assolto i suoi compiti senza bisogno di servizi di protezione: doveva cambiare la sua tattica e preoccuparsi seriamente del nemico. Cominciò allora una dura e difficile lotta" (10).

Appunto a partire dalla metà di settembre i piloti repubblicani cominciarono a rendersi conto che le missioni nei settori dove operavano i Fiat presentavano una insostenibile percentuale di rischio.

Mercenari e volontari

Le forniture di aerei francesi erano state tutt'altro che trascurabili, nondimeno la massa dell'aviazione repubblicana era ancora costituita da Breguet XIX e da Nieuport Ni 52, macchine superate e modestamente armate con mitragliatrici risalenti alla Prima Guerra Mondiale.

Il vecchio Breguet XIX raggiungeva appena 215 Km/h e disponeva di una sola vecchia, ma affidabile mitragliatrice Vickers K da 7,7 mm, manovrata dall'osservatore.

Il Nieuport Ni 52 volava a non più di 250 Km/h, era pesante e dotato di poca velocità ascensionale; il suo armamento di due Vickers 7,7 mm sparanti attraverso il disco dell'elica, sebbene leggero, era comunque sufficiente contro i caccia Fiat privi di corazzatura. Il Ni 52 aveva come unico vantaggio sopra i suoi avversari una elevata manovrabilità alle basse velocità, che gli permetteva di virare più stretto del Fiat CR.32 e dell'Heinkel He 51; tuttavia questi ultimi erano molto più veloci - 375 Km/h il caccia italiano e 330 Km/h quello tedesco - quindi potevano imporre oppure evitare il combattimento, mentre il vecchio caccia spagnolo era sempre alla loro mercé.

La caccia repubblicana contava però su un moderno nucleo di circa una trentina di aerei francesi e tre agilissimi Hawker Fury inglesi, in grado di competere sul piano tecnico con i pari classe italo tedeschi. I Dewoitine D.371 e D.372, ed i Loire 46 erano equipaggiati con potenti motori da 800/900 CV e con eliche a passo variabile, che conferivano loro una velocità ascensionale superiore anche ai Fiat CR.32. Ciò nondimeno, i piloti repubblicani si dimostrarono incapaci di trarne vantaggio per difetto di esperienza professionale. Delusero soprattutto i piloti della **Squadriglia Internazionale** e della **Escuadra España**, nei quali la repubblica aveva tanto sperato, e che invece, salvo rare eccezioni, mancavano di addestramento ed aggressività (11).

Lo sfavorevole andamento dei combattimenti aerei di settembre diffuse fra i piloti governativi uno stato di apprensione, che arrivò a tale livello da indurre alcuni di loro a rifiutarsi per le missioni, se a queste non partecipava un numero di aerei abbastanza elevato da garantire una mutua protezione contro i fulminei e sempre più micidiali attacchi dei Fiat (12).

10) H. de Cisneros, op. cit. pagg. 218, 219.

11) L'apparizione dei caccia italiani e tedeschi sul fronte di Toledo costrinse la caccia internazionale ad interrompere le crociere di interdizione contro i Breguet nazionalisti ed i mitraglianti al suolo per dedicarsi alle missioni di scorta dei bombardieri Potez e Breguet. Gli internazionali mostrarono subito di non gradire il combattimento con i nuovi caccia nazionalisti, ai quali cercavano abitualmente di sottrarsi (testimonianza all'autore del generale A. Mantelli).

12) A. G. Lacalle, op. cit. pagg. 125, 153.



Ottobre 1936. Un Nieuport Ni 52 C1 della squadriglia internazionale con il suo pilota. I piloti mercenari furono gettati allo sbaraglio contro i Fiat legionari nel disperato tentativo di arrestare la marcia su Madrid dell'Armata di Franco. (Archivio Patrick Laureau)

Il cielo sopra le direttrici di marcia delle colonne nazionaliste era diventato una terrorizzante trappola, dove i Fiat dominavano esaurendo con paurosa rapidità le risorse di piloti ed aerei dell'aviazione repubblicana, nonostante l'afflusso di nuovi velivoli dalla Francia e gli ammirevoli sforzi delle maestranze della fabbrica Hispano Suiza di Guadalajara, dalla quale ogni giorno usciva un caccia Nieuport nuovo o ricostruito (13).

A metà settembre l'aviazione repubblicana perse di colpo la superiorità aerea, non tanto per carenza di velivoli, che aveva ancora in numero superiore a quello dei nazionalisti, ma per mancanza di piloti e di comandanti dalle idee chiare con la capacità di imporle.

L'aviazione governativa, che nel luglio schierava 84 caccia e 106 bombardieri contro i 9 caccia e 63 bombardieri nazionalisti, aveva ricevuto dalla Francia 35 caccia e 24 bombardieri di modello recente (Tabella 2). Pertanto, solo con le più recenti forniture italo tedesche, i nazionalisti erano riusciti a colmare l'iniziale svantaggio, soprattutto nel settore della caccia.

All'inizio di settembre l'Aeronautica Militar era ancora una forza aerea di tutto rispetto: le perdite non erano ancora gravi ed ai 200 piloti spagnoli rimasti nei suoi ranghi, si erano aggiunti altrettanti piloti stranieri.

L'aviazione nazionalista aveva invece iniziato il conflitto con meno di duecento piloti spagnoli, ai quali si erano poi aggiunti un centinaio di piloti italiani e tedeschi. I piloti passati alla causa nazionalista erano quasi tutti ufficiali, mediamente meglio preparati di quelli repubblicani (quasi tutti sottufficiali). Però, una serie di incidenti occorsa in agosto, chiari che molti di costoro non avevano un addestramento sufficiente per passare al pilotaggio degli aerei italiani e tedeschi di tipo moderno così prontamente come lo esigeva l'incalzare delle operazioni.

A partire dai primi di settembre, nonostante la iniziale superiorità numerica e la iniezione di macchine francesi e piloti mercenari, l'Aeronautica Militar governativa aveva cominciato a subire disfatte su disfatte, ad opera dei piccoli reparti aerei italiani e tedeschi formati da aviatori di elevato livello professionale e fortemente combattivi.

13) Secondo A. G. Lacalle (op. cit. pag. 124): "L'unica risorsa rimasta (ai repubblicani) consisteva nel mandare in aria più aerei di quelli schierati dai "faziosi", però ciò era praticamente impossibile. sarebbe altresì stato necessario disporre di piloti sperimentati (.....) e non novellini o dilettanti".

TABELLA 2

Aerei bellici italiani, tedeschi e francesi di tipo moderno arrivati in Spagna alla data del 15 settembre 1936

CACCIA	Nazionalisti (**)		Repubblicani	
	Tipo	Nº	Tipo	Nº
	Fiat CR.32	21	D 371/172	29
	He 51	15	Loire 46	5
			Spad 510	1
totale caccia		36		35
BOMBARDIERI	Savoia S.81	9	Potez 540	20
	Junkers Ju 52	26	Bloch 200	2
			Bloch 210	1
			Breguet "Vultur"	1
totale bombardieri		35		24
Totale generale		71		59

(**) Alle Baleari i nazionalisti avevano ricevuto: Nº 3 S.81; Nº3 Fiat CR.32; Nº3 Macchi M.41
Origine dati: (14)

Andrès Garcia Lacalle, ultimo comandante della caccia repubblicana, ammise che l'aiuto fornito da italiani e tedeschi ".... era completo e molto efficiente; infatti se i "faziosi" ricevevano un solo aereo, esso arrivava perfettamente equipaggiato ed armato, pronto ad entrare in combattimento, ed inoltre (esso) arrivava con il suo relativo espertissimo pilota militare. Al contrario, l'aiuto che i governativi ricevevano dalla Francia era incompleto.... poiché gli aerei arrivavano senza alcun armamento e senza piloti. Quelli che si ottenevano erano volontari, in maggiore parte con scarsa o nessuna istruzione militare ".

I mercenari della **Escadre Espagne** di Malraux e quelli della **Squadriglia Internazionale** non godettero mai di incondizionata simpatia negli ambienti della Aeronautica Militar: guadagnavano troppo, erano indisciplinati e di rendimento incerto. Era quasi normale che un pilota mercenario su quattro, alla mattina non si presentasse in aeroporto.

14) Origine dati relativi agli aerei italiani: MDA OMS Cart. 64B e Cart. 66 "Relazione Gallo". Origine dati relativi agli aerei tedeschi: J. Salas Larrazabal, op. cit. pagg. 66, 79. Origine dati relativi agli aerei francesi: P. P. Laureau, op. cit. pagg. 201, 205, 245, 247, 251.

Secondo J. Salas Larrazabal i repubblicani ricevettero alcuni bombardieri Amiot (op. cit. pag.89). Lo stesso afferma anche P. Hericourt (P. Hericourt, "Les soviets et la France" Ed. Baudinière, Paris 1937, pag.82), tuttavia non è mai stata effettivamente provata la presenza di questi aerei.



Madrid-Barajas, ottobre 1936. Uno dei tre caccia Hawker Fury dell'Aeronautica repubblicana : i migliori avversari dei CR.32 sul fronte di Madrid, prima dell'arrivo dei caccia russi. Tuttavia troppo pochi per pesare nella lotta. (Archivio Juan Arraez Cerdà)

La metà dei piloti ingaggiati dal governo di Madrid nei primi tre mesi di guerra era di nazionalità francese, l'altra metà era una assortita miscellanea, comprendente inglesi, italiani, tedeschi, jugoslavi e persino un indonesiano ed un ebreo palestinese.

Vi era infine un plotoncino di nove russi spedito in avanscoperta dall'URSS a metà di agosto ma, tranne costoro - che erano lì per servizio e mercenari non erano - e qualche raro idealista, gran parte dei piloti era accorsa in Spagna per denaro e puro spirito d'avventura.

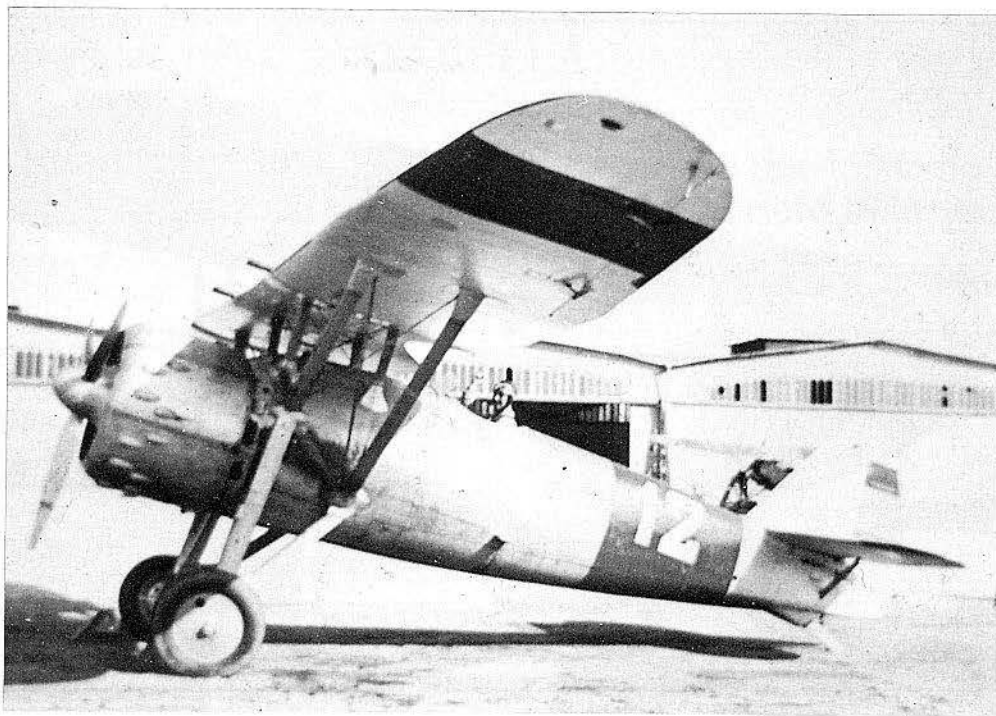
Nonostante le altissime paghe loro corrisposte, molti piloti mercenari rimasero al servizio della Repubblica un mese o poco più, evitando con vari espedienti di trovarsi coinvolti in combattimento: comportamento poco corretto se rapportato all'astronomico compenso di 50.000 franchi francesi al mese, ma invero giustificato dalla prudenza, tanto più che solo pochi avevano un vero addestramento militare ed ancor meno erano abbastanza esperti da portare in combattimento aerei come i moderni Dewoitine 371/372 ed i difficili Loire 46.

La situazione generale dell'aviazione governativa era inoltre aggravata dalle non poche difficoltà create dai problemi di manutenzione dei velivoli forniti dai francesi. Malraux si lamentava che i motori degli aerei della sua squadriglia erano rattoppati come calzoni vecchi, ma la mancanza di pezzi di ricambio e di specialisti erano imputabili alla fretta ed alla faciloneria con la quale lo stesso Malraux ed il ministro dell'Aria Pierre Cot, avevano organizzato l'aiuto francese.

Quanto alle difficoltà incontrate dai piloti mercenari, è chiaro che quelli arruolati per primi non avevano messo in bilancio di combattere contro agguerriti piloti italiani e tedeschi. All'infuori dei piloti russi - arrivati per combattere a bordo di aerei spagnoli e francesi in attesa dei velivoli dall'Unione Sovietica - ben pochi piloti stranieri al servizio della Repubblica avevano lo stesso spirito di corpo e la carica morale dei piloti legionari italiani e tedeschi.

Il compito dei piloti legionari era durissimo. La fatica fisica dovuta alle frequenti missioni di guerra - a volte tre al giorno con 4 o 5 ore complessive di volo - si univa allo stress dei continui combattimenti.

Sui campi polverosi, pochi specialisti italiani lavoravano strenuamente con attrezzature di fortuna per rabberciare ali e fusoliere, raddrizzare strutture e carrelli, tenere in efficienza i motori, mentre i piloti, negli intervalli fra i voli, davano una mano ai pochi armieri per tenere a punto le armi e caricare i nastri delle mitragliatrici.



Cuatro Vientos (Madrid), ottobre 1936. Dewoitine 371 della Escuadra España. Ai comandi il francese Victor Veniel. I moderni Dewoitine 371 furono surclassati dai più manovrieri e meglio pilotati Fiat CR.32 della Aviación de el Tercio. (Archivio Patrick Laureau)

Un esempio dell'impegno dei cacciatori è dato dalla attività di volo di una giornata qualsiasi: il 20 settembre i CR.32 di Càceres effettuarono complessivamente 30 ore di volo con una media di 4 ore per velivolo. Durante una uscita, quattro CR.32 avvistarono tre bombardieri nemici scortati da un caccia, i quali, scorto il pericolo rientrarono precipitosamente nelle proprie linee inseguiti dalla pattuglia legionaria. Mentre i tre Fiat tentavano di raggiungere gli aerei repubblicani, il caccia del sergente Boetti, servito malamente dal proprio motore, rimase distanziato dagli altri.

L'isolato Fiat attirò l'attenzione di una pattuglia di caccia repubblicani, in crociera nella zona, la quale non indugiò ad assalire l'aereo di Boetti, ma costui, assecondato dalla robustezza del Fiat, affrontò una ripida e veloce picchiata non consentita agli avversari, riuscendo a disimpegnarsi.

L'inseguimento della prima pattuglia governativa, poi la successiva manovra evasiva portarono Boetti fuori rotta e lo costrinsero ad un lungo giro eccedente la autonomia di volo del CR.32. Mentre cercava di rientrare al proprio campo, finita l'ultima goccia di benzina, Boetti fu obbligato ad atterrare fuori campo nei pressi di Villanueva de la Vera. Il contatto con il terreno accidentato si concluse con una spettacolare capottata, che lasciò incolume il pilota e danneggiò in modo irrilevante il solido CR.32.

Sul fronte di Toledo

Il 22 settembre la caccia legionaria inflisse un altro paio di pesanti colpi alla Aviación Militar.

Alle nove del mattino, tre CR.32 di Sevilla attaccarono a volo radente un campo di fortuna governativo sul fronte di Cordoba, incendiando un Breguet XIX ed un Ni 52, contemporaneamente sul fronte di Toledo altri CR.32 assalirono quattro Breguet XIX scortati da un Fury e due Dewoitine.

Nel rapido combattimento 2 Dewoitine ed 1 Breguet XIX andarono al suolo, rispettivamente colpiti dalle armi di Montegnacco, Buffali e Dequal; durante il volo di ritorno venne incrociato ed abbattuto un solitario Breguet XIX, che si aggiunse al bottino del sergente Buffali.

Nel pomeriggio, i medesimi piloti intercettarono un Potez 540 e due caccia. I repubblicani ripiegarono sotto il tiro dei CR.32 difendendosi accanitamente. Dequal aveva tenuto per alcuni secondi il Potez 540 bene inquadrato entro il proprio campo di fuoco, senza ottenere alcun immediato visibile risultato.



Talavera de La Reina, settembre 1936. Fra una missione e l'altra i piloti della 2ª Squadriglia del Tercio ricaricavano i nastri delle mitragliatrici, causa la scarsità di specialisti al seguito. In seconda fila da sinistra: il sottotenente Adriano Mantelli ed i sergenti Presel e Castellani.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Successivamente osservatori nazionalisti da terra riferirono che l'aereo aveva eseguito un atterraggio forzato ed aveva capottato entro le proprie linee.

Il 24, la caccia legionaria lasciò Càceres per la più avanzata base di Talavera de la Reina, con il preciso compito di garantire la copertura aerea alla **Agrupación de Columnas** in marcia da Torrijos contro Toledo.

Nello stesso giorno, Yagüe fu sostituito al comando delle colonne dal generale Varela, trasferito dall'Andalucía dove aveva da poco occupato Ronda, con una brillante azione che aveva rafforzato il dispositivo nazionalista nella regione.

E' opinione corrente che Varela abbia rilevato il comando di Yagüe, perché l'impetuoso tenente colonnello aveva criticato con troppa foga l'ordine di Franco di interrompere l'avanzata dell'Armata d'Africa su Madrid per accorrere in soccorso dell'Alcazar di Toledo, assediato dall'inizio della ribellione.

Dal punto di vista militare, la diversione su Toledo fu una perdita di tempo ed una dispersione di forze che favorì la Repubblica, ma erano settimane che Toledo polarizzava l'attenzione mondiale dalle prime pagine della stampa internazionale.

Centinaia di corrispondenze a sensazione avevano alimentato il mito dell'eroica resistenza dei "cadetti dell'Alcazar". In realtà fra i 1.200 armati assediati entro la fortezza vi erano appena sette cadetti, inoltre nei sotterranei erano rifugiati 570 civili, quasi tutti familiari degli assediati, e pure un centinaio di ostaggi catturati dai nazionalisti fra i lealisti toledani.

Franco si rendeva certamente conto che la diversione su Toledo avrebbe ritardato la marcia su Madrid, nondimeno aveva parecchie giustificazioni valide anche sul piano militare; infatti il fianco destro delle sue colonne sarebbe stato meglio protetto appoggiandolo al profondo alveo del fiume Tajo, inoltre la larga "carretera" Toledo-Madrid, avrebbe dato alle colonne nazionaliste una seconda via per investire la capitale. Infine la liberazione degli assediati sarebbe stata una vittoria di incomparabile valore morale per i nazionalisti, in quanto il governo Caballero aveva incautamente fatto una questione di prestigio della presa dell'Alcazar.

Anche i nazionalisti assediati ad Oviedo ed al Santuario della Virgen de la Cabeza avrebbero tratto nuove energie per resistere ancora.

In seguito gli avversari di Franco insinuarono che egli ambiva presentarsi quale liberatore dell'Alcazar per prevalere sugli altri capi militari nella riunione della Junta de Defensa, che doveva tenersi a Burgos il 29 settembre e dalla quale egli uscì con il titolo di "Generalissimo" delle forze armate (15). In realtà la liberazione dell'Alcazar non influenzò l'affermazione di Franco. Di fatto era già il generalissimo, perché aveva qualità personali, prestigio, migliori truppe, migliore aviazione e l'appoggio di Italia e Germania.

Il generale Mola, unico potenziale concorrente di Franco, gli era tributario in quanto aveva bisogno delle truppe dell'Armata d'Africa per ristabilire difficili situazioni in Aragona e nelle Asturie, dove Oviedo accerchiata era allo stremo delle forze (16).

Il 27 settembre, dopo aspri combattimenti, truppe marocchine provenienti da Maqueda sfondarono le ultime trincee repubblicane davanti a Toledo, piazzando batterie sulle alture dominanti la città. La partita era chiaramente persa per i repubblicani, i quali cominciarono ad evacuare Toledo. Alla sera una compagnia di marocchini del "tabor" di Tetuàn, infiltratasi lungo la riva del Tago, riuscì a stabilire un primo collegamento con l'Alcazar.

Il 28, nonostante gli sforzi dei reparti di "asaltos" e delle avanguardie del 5º Reggimento comunista agli ordini di Enrique Lister, Toledo fu ripulita dagli ultimi focolai di resistenza.

Per tutto il mese di settembre, ambedue i belligeranti avevano attivamente impiegato i propri bombardieri sulle linee del fronte, però i nazionalisti erano ancora obbligati a tenere una consistente aliquota di Junkers Ju 52 impegnata nel ponte aereo adibito al trasferimento di truppe e rifornimenti dal Marocco alla penisola iberica, quindi solo una decina di Ju 52 aveva potuto appoggiare l'avanzata nel settore di Toledo (17).

Nel medesimo periodo gli S.81 di Bonomi erano stati impiegati prevalentemente in missioni strategiche, per le quali essi erano più adatti dei trimotori tedeschi a loro inferiori per velocità, autonomia di volo ed armamento.

Il 10 settembre, tre bombardieri Savoia S.81 erano stati tolti dal fronte di Toledo e trasferiti d'urgenza a Sevilla, da cui erano decollati all'indomani carichi al massimo di bombe e carburante per una missione nel Mediterraneo orientale, alla ricerca del transatlantico repubblicano **Magallanes** in arrivo dal Messico con 17.000 fucili Mauser ed altri ingenti rifornimenti di materiale bellico.

Il **Magallanes** fu attaccato dai Savoia alle 11 del mattino al largo di Màlaga. Duramente contrastati dallo sbaramento antiaereo della scorta costituita da un incrociatore e da un cacciatorpediniere, gli S.81 lanciarono da 3.000 metri fallendo il bersaglio, che evoluiva alla massima velocità. Per le medesime ragioni fallì anche un secondo attacco, lanciato nel primo pomeriggio a 20 miglia a sud di Cartagena.

In settembre gli S.81 non avevano avuto un attimo di tregua. In Andalusia avevano attaccato gli aeroporti di Ronda ed Andujar, dove tre aerei repubblicani erano stati distrutti al suolo, inoltre erano tornati più volte su Màlaga.

Sul fronte di Toledo, in molte occasioni gli S.81 avevano dovuto sostituirsi all'artiglieria - di cui i nazionalisti scarseggiavano - eseguendo difficili bombardamenti, come quelli che il 23 ed il 25 settembre avevano centrato il castello di Espejo, snidando i miliziani colà arroccati.

Nel momento più aspro della battaglia di Toledo, il comando repubblicano aveva lanciato nella lotta tutta la sua aviazione, pagando però un prezzo assai elevato poiché le truppe nazionaliste avevano l'appoggio dei caccia Fiat CR.32 del Gruppo **Cucaracha** stanziato sul campo del Prado del Arca (Talavera).

Il giorno 25, decisivo per la battaglia di Toledo, quando i marocchini avevano attaccato con violenza le forti posizioni repubblicane a cavallo della strada Maqueda-Torrijos, Junkers nazionalisti erano stati mandati senza scorta a bombardare le retrovie nemiche. Ma i caccia repubblicani erano ancora in grado di mordere: uno Junkers era stato abbattuto proprio sotto gli occhi dei difensori dell'Alcazar (18).

15) E. Lister, "Con il 5º Reggimento", Biblioteca dell'Espresso, Roma 1968, pag. 73.

16) Il celere trasferimento al sud dei nove caccia Fiat CR.32 sbarcati a Vigo da un mercantile italiano (probabilmente l'**Ebro**) evidenzia la priorità data da tutti i capi nazionalisti alle operazioni dell'Armata d'Africa di Franco. D'accordo pure il generale Mola, sebbene al Nord il suo esercito subisse continui attacchi dell'Aviacion Militar governativa. A Mola però andarono i primi cinque carri armati leggeri Ansaldo CV 35 ed altri materiali militari sbarcati dall'**Ebro** (n. d. a.).

17) Altre truppe furono trasportate nella penisola iberica direttamente dai due incrociatori nazionalisti che avevano preso parte al combattimento contro i cacciatorpediniere governativi a guardia dello stretto di Gibilterra (n.d.a.).

18) P. P. Laureau, op. cit. pag. 222. All'inizio della seconda quindicina di settembre - secondo A. G. Lacalle (op. cit. pag. 129) - l'aviazione repubblicana aveva a Madrid appena quattro caccia efficienti al volo: due Nieuport Ni 52, un Dewoitine 372 ed un Hawker Fury. Il 23 settembre 1936, a Barajas - secondo P. P. Laureau (op. cit. pag. 45) - erano efficienti due Loire 46, un Dewoitine 372 ed un Nieuport Ni 52, però, il 25 settembre, un Fury e due Nieuport erano in azione con altri nel cielo di Toledo. In conclusione: l'esiguo numero di caccia governativi in servizio prova che il numero di vittorie rivendicate dai nazionalisti era stato realmente molto elevato (n. d. a.).



Talavera de la Reina, settembre 1936. Assi del Tercio: piloti della 2ª Squadriglia, S. Ten. Cenni (2ºda sin.), S. Ten. Adriano Mantelli, alias Arrighi (3ºda sin.), Cap. Dequal, alias Limonesi, comandante della caccia legionaria (5ºda sin.), e piloti degli S.81, S. Ten. Giuseppe Mazzotti, alias Mario Cavesi (1º a sin.) ed il Ten. Tosi (4º da sin.).
(foto Adriano Mantelli)

Più tardi, un assortito campionario dei caccia della **Squadriglia Internazionale** - un Fury, un Loire 46, un Dewoitine e due Nieuport - aveva agganciato altri due Junkers nella speranza di replicare il precedente successo, ma era stato attaccato e disperso da quattro Fiat guidati dall'energico Dequal.

Il veloce Fury si era sottratto per primo al combattimento, imitato dal Loire e dal Dewoitine, che però avevano prima incassato alcune raffiche dai Fiat di Dequal e del sottotenente Cenni. Come al solito nei guai erano rimasti gli sfortunati piloti dei lenti Nieuport: ambedue inesorabilmente abbattuti dai sergenti Montegnacco e Presel. Era morto l'inglese Smith Piggot, mentre l'altro pilota, il francese Mouillinet, era scampato col paracadute (19). Il Loire 46 dell'inglese Collins, fuggito fra le raffiche dei Fiat, era stato così danneggiato dai colpi, che si era sfasciato atterrando a Getafe.

Nella stessa mattina due pattuglie di Breguet XIX, al comando dei capitani Villamar e Salvoch, erano decollate dal campo di Getafe insieme ad alcuni caccia di scorta, uno dei quali pilotato dall'inglese Oloff de Wett.

La formazione era arrivata di sorpresa su una lunga colonna di truppe in marcia sulla strada Torrijos-Toledo. L'attacco aveva avuto pieno successo, interrompendo momentaneamente l'avanzata dei nazionalisti.

Poco dopo un isolato Potez 540 aveva tentato di ripetere il colpo riuscito ai Breguet XIX, ma era incappato in quattro Fiat pilotati dagli italiani Boetti e Baschiroto, e dagli spagnoli Salas e Salvador.

19) Secondo P. P. Laureau (op. cit. pag. 45), nel combattimento del 25 settembre 1936, il pilota francese Mouillinet avrebbe volontariamente speronato un Fiat CR.32 della pattuglia del capitano Dequal, precipitando assieme all'aereo legionario. Tuttavia dal diario "Attività Giornaliera dell'A. L." (MDA OMS Cart. 64), non risultano perdite in combattimento di caccia Fiat, nè il 25 settembre 1936, nè nei quaranta giorni successivi.

Mouillinet scampò all'abbattimento per perire quasi un mese dopo, il 27 ottobre 1936.

Il bombardiere, sulle cui fiancate spiccava l'orgoglioso motto "Aquí te espero" (Qui ti attendo), era pilotato dal capitano Mellado, già comandante delle **Lineas Aeropostales Españolas** ed attivissimo combattente sino dai primi giorni della rivolta. Lo accompagnava come mitragliere di bordo il tenente degli "asaltos" Moreno, noto per avere partecipato all'assassinio del deputato monarchico Calvo Sotelo, la cui morte aveva scatenato la sollevazione del 17 luglio.

Attaccato da Salas e Baschiroto, l'"Aquí te espero" era stato costretto a prendere terra in prossimità delle linee, con ancora a bordo tutto il carico di bombe. L'aereo era capottato conficcando violentemente la prua nel terreno, mentre la fusoliera si era spezzata in due tronconi. Alcuni membri dell'equipaggio erano feriti, ma nessuno così gravemente da non scamparla, tanto più che l'aereo era caduto entro le linee repubblicane. Tuttavia non era questo il loro destino: all'avvicinarsi di alcuni armati, creduti nazionalisti per un inspiegabile equivoco, tutti gli aviatori si erano sparati per non cadere in mano nemica.

Nel pomeriggio l'Aeronautica Militar era tornata alla carica con un Potez 540 e cinque Breguet XIX scortati da un Fury, un Dewoitine e tre Nieuport, ma la formazione si era imbattuta nei CR.32 di Morato, Salvador, Mantelli e Vivarelli.

Vivarelli era riuscito ad abbattere un Breguet, cogliendolo mentre la formazione repubblicana invertiva la rotta per rifugiarsi entro le proprie linee. I Fiat non avevano insistito nell'inseguimento dato che avevano l'ordine tassativo di non addentrarsi eccessivamente in territorio nemico.

Il 27 settembre, S.81 scortati da Fiat avevano eseguito due bombardamenti contro postazioni d'artiglieria attorno a Toledo, appoggiando la infiltrazione in città delle prime avanguardie di truppe marocchine.

Il 29 settembre, mentre fra le macerie del cortile d'onore dell'Alcazar Franco celebrava la presa di Toledo, i nazionalisti coglievano sul mare una vittoria di enorme valore strategico, spezzando definitivamente il blocco navale repubblicano nello stretto di Gibilterra. I loro incrociatori **Canarias** e **Cervera** avevano affrontato due cacciatorpediniere repubblicani che pattugliavano l'imboccatura dello stretto, affondandone uno e costringendo l'altro a rifugiarsi malconco nel porto di Casablanca.

I nazionalisti sfruttarono subito il successo traghettando soldati marocchini e materiali da Algeciras a Ceuta a bordo di un piroscalo scortato dall'alto dall'S.81 di Muti. Nei giorni successivi l'operazione fu ripetuta con molte altre truppe, che passarono lo stretto sotto la protezione di S.81 e CR.32 legionari della base aerea di Tablada.

La difesa di Toledo aveva stremato l'aviazione governativa a tale punto che, dopo la ulteriore perdita di due Breguet XIX, un Potez 540 ed un Dewoitine nei combattimenti dei giorni 27 e 28 settembre, essa era praticamente sparita dal fronte di Toledo per oltre due settimane, cessando gli attacchi proprio nel momento in cui i nazionalisti si accingevano a sferrare il colpo decisivo, che secondo i loro piani doveva portarli alla conquista di Madrid entro un paio di settimane (20).

Il successo ottenuto dai Fiat aveva permesso al comando nazionalista di ridurre il numero dei caccia nel settore dell'Armata del Tago, spostando in Andalusia un paio di pattuglie della **Cucaracha** ed assegnando contemporaneamente al critico settore di Oviedo i nove caccia Heinkel He 51 arrivati dalla Germania alla fine di settembre.

La decisione di difendere a tutti i costi Oviedo assorbì risorse e tempo, che imposero un ulteriore ritardo alla ripresa della marcia sopra Madrid. Le truppe africane, appena traggiate dal Marocco, furono spedite d'urgenza nelle Asturie per rinforzare le colonne che lottavano per ristabilire i collegamenti con la accerchiata Oviedo.

Tra il 16 ed 17 ottobre, anche tre Fiat CR.32 e tre S.81 al comando di Muti furono trasferiti a León per dare manforte ai pochi aerei nazionalisti ed ai caccia tedeschi, che dal 4 settembre operavano da quel campo contro le forze asturiane. Nei due giorni successivi, i Savoia eseguirono tre spezzonamenti, di cui il primo distrusse sette aerei sul campo di Guajon e gli altri due colpirono le posizioni dei miliziani che sbarravano la strada alle colonne inviate in soccorso di Oviedo.

Il 17, grazie pure all'intervento degli aerei legionari, l'accerchiamento di Oviedo fu spezzato, quando i difensori della città erano allo stremo.

Alla fine di settembre, l'Aviazione del Tercio aveva ricevuto dall'Italia altri 33 aerei, con relativi piloti e specialisti al seguito. Il personale era stato tutto reclutato fra i reparti della Regia Aeronautica circa alla metà di agosto, all'incirca nello stesso periodo in cui i francesi stavano inviando copiose forniture d'aerei e materiale bellico al governo repubblicano. Gli arruolamenti erano stati intrapresi quando il governo italiano si era reso conto che le prospettive di una rapida vittoria militare degli insorti era ormai sfumata: occorreva quindi alzare la posta fornendo ai nazionalisti aiuti molto superiori a quelli inizialmente previsti.

Allora a Roma non si pensava ancora all'invio di truppe volontarie, ma piuttosto a più materiali ed a più reparti aerei. Pertanto il generale Valle aveva avuto ordine di costituire tre nuove squadriglie: una di caccia CR.32 e due di aerei IMAM Ro.37 bis da ricognizione ed attacco.

20) Gli abbattimenti del 26 settembre vanno accreditati al capitano J. Garcia Morato (un Breguet XIX), al sottotenente Cenni (un Breguet XIX), ai sottotenenti Cenni e Mantelli in collaborazione (un Potez 540). Il 27 settembre il sergente Galli abbatté un Dewoitine 372.



Heinkel He 51 arrivati dalla Germania con la Legione Condor, nell'ottobre 1936. Nonostante la determinazione dei suoi piloti, gli He 51 furono surclassati dai caccia russi, ritirandosi dai combattimenti. Ridotte le scorte ai soli Fiat CR.32, i bombardieri franchisti passarono alle azioni notturne nel momento cruciale della 1ª battaglia per Madrid.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Nell'aeroporto di Gorizia, una delle maggiori basi della Regia Aeronautica, la mattina della vigilia del Ferragosto 1936 stava tranquillamente scorrendo, quando tutto il personale di volo della 38ª Squadriglia Osservazione Aerea era stato convocato d'urgenza in una delle aviorimesse. I piloti della 38ª, allora presenti a Gorizia, erano in maggioranza giovani sottufficiali brevettati dal corso del 1933 e con una esperienza di circa 80 ore di volo. Gli equipaggi più esperti della squadriglia erano ancora in Africa Orientale, dove le operazioni aeree continuavano intensamente sebbene la guerra con l'Etiopia fosse ufficialmente conclusa da circa tre mesi.

Quando gli aviatori della squadriglia furono riuniti, arrivò un alto ufficiale, dal petto coperto di decorazioni, che rivolse loro una breve e concisa arringa: "Occorrono volontari per una pericolosa missione al servizio della Patria; la destinazione non può essere rivelata, nè posso aggiungere ulteriori spiegazioni. Chi si offre volontario faccia un passo avanti!". Nonostante le molte incognite, tutti aderirono compatti all'appello, che stimolava il loro spirito patriottico ed il giovanile entusiasmo per l'avventura (21).

Scene identiche erano contemporaneamente avvenute negli aeroporti militari di Venaria Reale (Torino), Verona, Udine e Centocelle, ove venne selezionato il personale per due squadriglie da ricognizione ed assalto armate di biplani biposto IMAM Ro.37 bis.

L'aereo IMAM Ro.37 bis scelto per armare le squadriglie da ricognizione ed assalto era un robusto biplano a due posti, armato con due mitragliatrici SAFAT calibro 7,7 mm fisse in caccia ed una Lewis 7,7 mm su un supporto girevole a 360°, manovrata dall'osservatore. Il motore stellare Piaggio IX RC da 560 CV imprimeva all'aereo una velocità massima di 330 Km/h, insufficiente per eludere la intercettazione sia dei caccia forniti dai francesi, sia da quelli che più tardi avrebbero spedito in Spagna i russi. Tuttavia il Ro.37 possedeva una eccezionale manovrabilità, per cui in mano ad un esperto pilota era un avversario difficile - pure per i caccia - specialmente se impegnato in combattimenti acrobatici stile I Guerra Mondiale. Il biplano delle IMAM (Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali con sede a Napoli) poteva caricare 180 Kg. di spezzoni da 2 Kg. oppure 10 bombe da 12 Kg., particolarmente adatte contro truppe e mezzi motorizzati.

L'invio in Spagna dei Ro.37 bis era stato caldeggiato da Muti, il quale aveva scritto a Ciano che l'aereo era particolarmente adatto al tipo di guerra combattuta nella penisola iberica (22).

21) Testimonianza all'autore del rag. Dante Labanti, Bologna ottobre 1981.

22) Lettera di Ettore Muti a Galeazzo Ciano, agosto 1936. MDA OMS. Cart. 97/A.



Fronte di Toledo, estate 1936.
IMAM Ro.37 bis della 2ª
Squadriglia, aereo molto
apprezzato dagli spagnoli per la
manovrabilità e per le
prestazioni come aereo
d'assalto.
(Collezione Ferdinando
Pedriani)

In settembre partirono per la Spagna 21 IMAM Ro.37 bis e 12 Fiat CR.32. Una prima consistente aliquota di questi aerei (10 Ro.37 bis e 12 Fiat) ed il personale di due squadriglie da ricognizione e di una da caccia furono imbarcati a La Spezia sulla nave **Aniene**. Sulla stessa nave furono caricati pure i quattro motori Alfa 125 RC e le parti di ricambio impazientemente attesi in Spagna da Bonomi per rimettere in sesto i suoi sfatati S.81.

Dopo uno scalo a Lisbona - dove erano state scaricate munizioni urgentemente attese dall'armata del Tago, ancora rifornita con il contagocce tramite il ponte aereo col Marocco - il 30 settembre, l'**Aniene** aveva attraccato al molo di Vigo.

Gli aerei erano stati caricati su pianali ferroviari, mentre il personale aveva preso posto in carrozze passeggeri. Una numerosa scorta armata di falangisti era salita sul lungo convoglio, che era arrivato a Sevilla, dopo oltre due giorni di viaggio in zone da poco conquistate ed ancora infestate da repubblicani sbandati (23).

Sei dei ventuno Ro.37 arrivati entro settembre furono dati agli spagnoli, che equipaggiarono una squadriglia comandata dal capitano José Muñoz Jiménez. Con gli altri quindici furono costituite la 1ª e 2ª Squadriglia Ro.37 agli ordini dei capitani Sforza e Colacicchi. Mentre i 12 nuovi Fiat equipaggiarono la neocostituita 3ª Squadriglia Caccia agli ordini del capitano Maccagno.

23) Le due nuove squadriglie erano comandate dal capitano Maccagno (Fiat CR.32) e dal capitano Colacicchi (Imam Ro.37). I particolari del viaggio di trasferimento al sud delle due squadriglie sono tratti da un appunto autografo del capitano Colacicchi gentilmente messo a disposizione dell'autore dal generale Teja. I principali materiali trasportati dall'**Aniene** in questo viaggio sono riportati da: Jesus Salas ("Intervención Extranjera en la guerra de España" Editora Nacional Madrid 1974, pag.329); J Coverdale (op. cit., pag. 96) e F. Belforte (op. cit. Vol III pag. 59). Per la costituzione della squadriglia Ro.37 spagnola e del gruppo Ro.37 italiano, ai primi dell'ottobre 1937, vedasi: R. Bonomi, op. cit. pag. 160.

Con queste iniezioni di uomini e materiale, la forza della Aviación del Tercio era stata più che raddoppiata: una situazione del 1° ottobre elencava 47 aerei in carico, di cui 24 Fiat, 8 S.81 e 15 Ro.37 (24).

All'inizio di ottobre, la quasi completa inattività dell'aviazione repubblicana nel settore di Toledo e la contemporanea stasi delle operazioni terrestri su tutti i fronti, avevano consentito a Bonomi una pausa di riorganizzazione dei reparti del Tercio.

Arrivavano informazioni sempre più insistenti e precise che i repubblicani stavano ricevendo copiose quantità di materiale bellico spedito principalmente dalla Russia. Per cui era necessario stringere i tempi di montaggio dei nuovi velivoli e riprendere la spinta offensiva, prima che il nemico ritornasse in forze.

L'8 ottobre, sei CR.32 della 3ª Squadriglia, appena usciti dall'officina di montaggio di Tablada, lasciarono Sevilla per unirsi ai sette CR.32, che da Talavera appoggiavano azioni locali iniziate da Mola nel settore della Sierra Guadarrama come preambolo al progettato grande attacco concentrico su Madrid.

A metà ottobre, il Quartiere Generale di Franco era al corrente che nei porti spagnoli navi sovietiche sbarcavano massicce partite di cannoni, mitragliatrici, carri armati, aerei e materiale bellico modernissimo, di qualità superiore a quello sino ad allora spedito dai francesi e dagli altri paesi filorepubblicani (25).

L'aiuto sovietico era stato organizzato in grande stile e l'invio delle armi era stato preceduto da quello di militari russi incaricati di predisporre le basi, le officine di montaggio e manutenzione, e l'addestramento del relativo personale spagnolo.

Aerei e mezzi corazzati erano arrivati in Spagna con i piloti ed i carristi necessari per portare i mezzi in battaglia. Una scelta schiera di esperti militari era giunta dall'Unione Sovietica per assistere e consigliare i comandi dell'esercito, della aviazione e della marina repubblicani.

Era quindi prevedibile che l'intervento sovietico avrebbe presto modificato i rapporti di forze, ma la prospettiva non era bastata a pungolare il Quartiere Generale di Franco inducendolo ad imprimere un carattere più dinamico alle operazioni contro Madrid.

L'imperturbabile Franco non aveva mutato affatto il piano originario che prevedeva di convergere sulla capitale con dieci colonne. L'avanzata doveva procedere a piccoli balzi, affinché ciascuna colonna mantenesse uno stretto contatto con le limitrofe, per garantire in ogni istante un reciproco appoggio.

Lo stile del piano, tipico del generale Franco, era prudentissimo e privo di fantasia. Rivelatore della sua ossessionante preoccupazione di evitare anche il minimo rovescio locale. Sicché le colonne dovevano avanzare lentamente, avendo la massima cura di proteggersi i fianchi. Un siffatto cauteloso procedere contrastava con il disprezzo per il nemico, ostentato dai comandanti nazionalisti in modo così assoluto da sfiorare il ridicolo: il generale Mola aveva pubblicamente annunciato che il 12 ottobre avrebbe gustato una tazza di caffè in un noto ritrovo di Madrid.

24) Le perdite subite dall'aviazione italiana in Spagna dal 30 luglio al 1° ottobre 1936 furono le seguenti:

Bombardieri Savoia S.81

perduti per incidenti nel volo Elmas-Melilla	Nº 3
esploso accidentalmente a Tablada	Nº 1
<hr/>	
totale	Nº 4

Caccia Fiat CR.32

perduti in combattimento (Monico, Castellani, Patriarca, Franceschi)	Nº 4
radiati per incidenti e danni vari	Nº 5
<hr/>	
totale	Nº 9

25) "La marcha sobre Madrid" già cit., pag. 203.

Il metodo con cui i nazionalisti stavano conducendo le operazioni non incontrava però l'approvazione della Missione Militare Italiana, distaccata da Roma presso il Quartiere Generale di Franco all'inizio di settembre (26).

Al tenente colonnello Emilio Faldella, capo di Stato Maggiore della Missione Militare Italiana in Spagna (M.M.I.S.), la lentezza dei nazionalisti appariva un madornale errore, tanto più che "contro un nemico che aveva dimostrato assoluta incapacità di resistere in campo aperto e di manovrare, i nazionalisti avevano rinunciato alla manovra, per seguire un sistema di metodiche e brevi spinte in avanti delle singole colonne: spinte scaglionate nel tempo e nello spazio, senza apparenti preoccupazioni per i molti giorni e le numerose settimane che l'operazione avrebbe chiesto per il suo completo sviluppo" (27).

Il 4 ottobre, 14.000 soldati nazionalisti agli ordini del generale Mola, appoggiati da una settantina di pezzi d'artiglieria, mossero contro i repubblicani arroccati in posizioni scaglionate su una linea irregolare, lunga oltre 250 Km., appoggiata con una estremità ai passi della Sierra Guadarrama e con l'altra alle rive del Tajo, nei pressi di Toledo.

I governativi, comandati dal generale Asensio Torrado, avevano il vantaggio del numero - circa 27.000 armati fra soldati e miliziani - e sorprendentemente avevano anche indovinato il piano di battaglia dei nazionalisti.

Invece di attaccare il settore fra Valmorado ed il Tajo, presidiato da un terzo scarso delle forze repubblicane, il generale Mola lanciò le sue truppe contro il settore El Escorial-Navalperal, uno dei meglio difesi dall'avversario.

Il 6 ed il 7 l'attacco si allargò al settore centrale, dove furono rapidamente conquistate Santa Cruz de Retamar ed Escalona, poi l'8 cadde San Martín de Valdeiglesias nel settore nord ai piedi delle "Sierras".

Ovunque le truppe nazionaliste infransero con relativa facilità la resistenza dei governativi, ad eccezione delle posizioni attorno a El Escorial, che tennero duro resistendo per la prima volta alla classica manovra di aggiramento dei nazionalisti. Ma fu l'unico successo conseguito da Torrado. Dopo una decina di giorni di combattimenti, tutta la restante linea repubblicana era stata arretrata di circa 50 Km. sotto la lenta, metodica spinta delle colonne di Mola.

Con l'occupazione di Valmorado, avvenuta il 16, la lunghezza del fronte attorno alla capitale si era ridotta alla metà di quella precedente l'inizio dell'offensiva. Il giorno successivo alla presa di Valmorado, nel primo mattino, le truppe dell'Armata d'Africa concentrate a Toledo scattarono innanzi ed il 18, dopo brevi ma accaniti combattimenti, occuparono Illescas a soli 30 chilometri da Madrid.

I cieli sopra i campi di battaglia erano incontrastabilmente dominati dalla caccia nazionalista, mentre i bombardieri con la nera croce di San Andrea scorazzavano impunemente battendo linee di comunicazione, postazioni difensive ed i sobborghi della capitale.

La superiorità aerea ottenuta alla fine di settembre nel settore di Madrid, permise ai nazionalisti di trattenere in Andalusia i rimanenti sei caccia CR.32 della squadriglia Maccagno, il cui montaggio era stato da poco presso l'ultimo l'aeroporto di Tablada (Sevilla). Essi perciò operarono nel sud, scortando sia gli aerei che rifornivano gli assediati del santuario de la Virgen de la Cabeza sia gli S.81, che bombardavano Màlaga e gli aeroporti repubblicani.

L'estrema debolezza dell'aviazione repubblicana fece rifiorire nel comando nazionalista la vecchia idea di impiegare gli aerei secondo gli anacronistici sistemi, ispirati alle passate esperienze coloniali dell'esercito spagnolo.

Il generale Kindelàn chiese a Bonomi di frazionare le squadriglie della Cucaracha e la nuova squadriglia di Ro.37, in tante piccole pattuglie miste di caccia ed assaltatori, da assegnare ognuna ai vari settori dell'enorme fronte. Bonomi si oppose con energia, non accettando neppure l'ufficio offertogli presso il Comando dell'Aria a Salamanca.

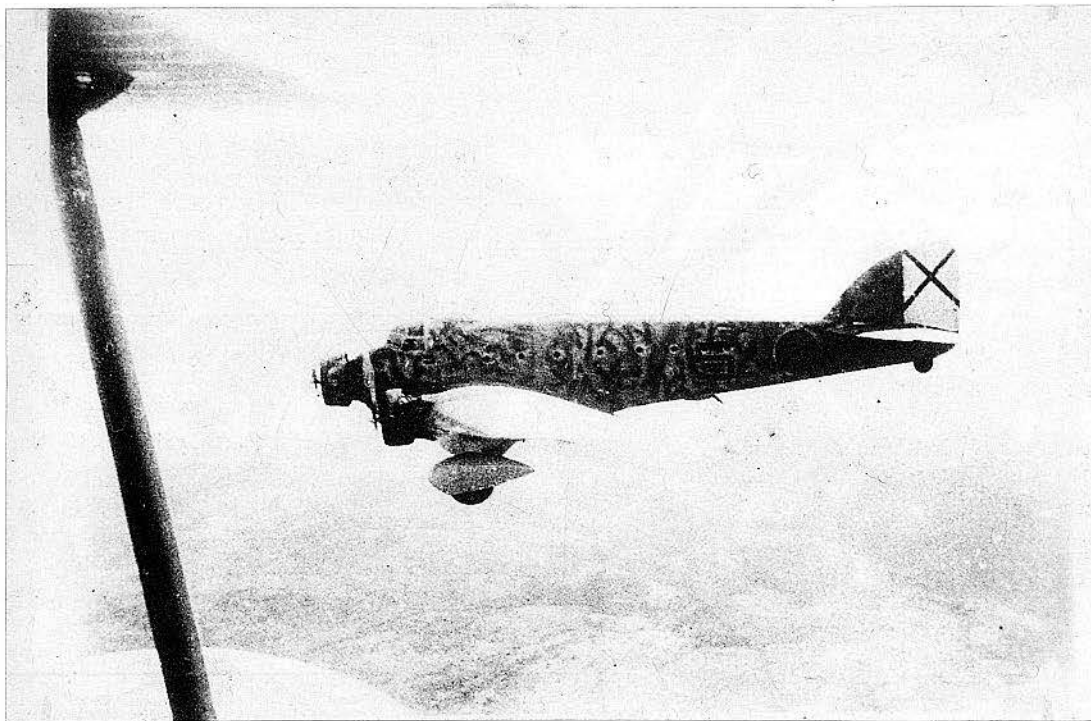
Alla fine intervenne il generalissimo Franco, che diplomaticamente lasciò le cose come stavano.

L'aviazione nazionalista - prevalentemente equipaggiata con aerei tedeschi - continuò ad operare con le tattiche che più le piacevano nel settore fra le "Sierras" ed i paesi baschi, sotto la protezione di una squadriglia germanica di caccia Heinkel He 51.

I reparti dell'Aviación del Tercio rimasero invece riuniti a Talavera operando nel settore madrilenno compreso fra le "Sierras" ed il Tajo.

26) I governi italiano e tedesco concordarono di inviare contemporaneamente missioni militari in Spagna. I dettagli dell'operazione furono studiati a Roma il 28/8/1936, dal generale Roatta e dall'ammiraglio Canaris, capo dell'Abwehr - il servizio informazioni militare germanico <J. Coverdale op. cit. pag. 93>.

27) Le critiche di Faldella, portate a conoscenza del pubblico nell'ottobre 1939, anno della vittoria nazionalista, quando le relazioni italo spagnole erano ancora buone, evidenziano il disappunto dell'ambiente militare italiano per i sistemi del generale Franco nel condurre le operazioni (E. Faldella, "Venti mesi di guerra in Spagna", Edizioni Le Monnier, Firenze, ottobre 1939, pag. 111).



S.81 numero 5 della squadriglia Bonomi in azione sul fronte di Madrid nell'ottobre 1936.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Sul fronte di Madrid, la caccia repubblicana interveniva sempre più raramente, subendo ogni volta perdite disastrose, che confermavano la validità delle idee di Bonomi sull'impiego dei caccia legionari. In due rapidi combattimenti, avvenuti nei giorni 14 e 16, i Fiat distrussero cinque Dewoitine 372, di cui tre della **Squadriglia Internazionale**, nella quale militava l'italo jugoslavo Krizai, cui sorprendentemente toccò di essere abbattuto per la seconda volta dall'ex compagno d'armi Magistrini. Pure in questa occasione Krizai ebbe fortuna; lanciato con il paracadute e fatto prigioniero, fu risparmiato per poi essere successivamente scambiato con altri piloti catturati dai repubblicani (28).

L'attività aerea in Andalusia, bloccata da alcuni giorni di maltempo, era ripresa al mattino del 9 ottobre con un combattimento in cui la pattuglia di CR.32 distaccata a Cordoba abbatté tre Nieuport Ni 52.

Gli S.81 di Tablada avevano continuato le quasi giornaliere incursioni su Màlaga, nelle quali gli aerei si avvicinavano puntualmente uno o due alla volta per l'intera notte sui consueti obiettivi portuali, sulle navi e sull'aeroporto, vanamente contrastati da una contraerea rinforzata da parecchi cannoni, ma inefficace come al solito.

Il comando aereo di Tablada aveva deciso di dare una lezione ai vecchi Breguet repubblicani di base ad Andujar, i quali da tempo molestavano con piccole bombe sia le truppe di Queipo de Llano sia gli assediati di la Virgen de la Cabeza. L'incarico fu assegnato agli S.81, che nel giorno 16 bombardarono due volte l'aeroporto di Andujar.

Durante l'incursione del mattino, un S.81 e tre Fiat di scorta erano arrivati in vista dell'obiettivo, quando si erano viste sulle piste lunghe nuvole di polvere rossa sollevate da aerei che decollavano per sottrarsi all'imminente attacco.

I repubblicani disponevano ad Andujar di un quasi imbattibile sistema di allarme, servito da normali posti di osservazione, ed integrato da un sistema di preallarme basato su un buon numero di informatori attorno all'aeroporto nazionalista di Tablada. Tuttavia in questa occasione, qualcosa non aveva funzionato a dovere, sicché le

28) Il 14 ottobre 1936, il sergente Magistrini abbatté un Dewoitine ed un'altro fu abbattuto in collaborazione dai sergenti Giulietti e Serafini. La perdita di tre Dewoitine della Squadriglia Internazionale è confermata nelle memorie del pilota Oloff de Wett, mercenario al servizio della Repubblica (n.d.A.).



Almeria Tabernas (Andalucia), Ni 52 C1 della Escuadra España con i piloti francesi Abel Guidez e Matheron.
(Archivio Juan Arraez Cerdà)

piste erano ancora ingombre di goffi Breguet e di caccia Nieuport che stavano decollando e fuggendo in tutte le direzioni. Allettati dalla ghiotta preda, i cacciatori legionari si erano gettati all'inseguimento abbandonando l'S.81, già intento a sganciare grappoli di bombe sulle piste.

Il sottotenente Mantelli ed il maresciallo Sozzi avevano picchiato a tutto gas portandosi in un baleno a tergo di una stretta pattuglia di tre Breguet, che cercavano di svignarsela a bassa quota, sfiorando quasi le cime delle colline.

Mantelli più veloce del sezionario, era arrivato da solo ad una trentina di metri in coda del Breguet centrale della pattuglia e stava collimandolo, quando si era reso conto di essere l'obiettivo di un torrente di rosse traccianti eruttate dalla mitragliatrice posteriore del Breguet di destra.

Per sua fortuna, l'avversario sparava malissimo: per inesperienza, oppure per troppa eccitazione, il mitragliere repubblicano puntava l'arma senza tenere conto della velocità del Fiat, sicché tutti i colpi finivano nel vuoto dietro alla coda del caccia.

Per un lungo attimo Mantelli si era chiesto dove fosse finito Sozzi, ma all'improvviso aveva visto una vivida piccola incomprensibile fiamma sbocciare dal Breguet di destra. Stava ancora interrogandosi, quando l'aereo repubblicano aveva avuto un leggero sussulto. Un attimo ancora e mentre l'aereo - piegatosi su un lato cadeva bruciando su una brulla collina - rapido come il fulmine, il Fiat di Sozzi era entrato nel campo visivo di Mantelli.

Pochi istanti dopo Mantelli aveva nuovamente al centro del collimatore il suo Breguet: una leggera pressione sul pulsante di sparo e con una raffica lo aveva mandato a schiantarsi nei pressi dell'aeroporto.

Mentre i Fiat erano impegnati contro i Breguet, cinque caccia Nieuport erano riusciti a decollare ed a riunirsi, attaccando il Savoia, che li aveva tenuti bravamente a bada con fuoco delle sue cinque mitragliatrici, sinché, conclusa la partita con i Breguet, i Fiat si erano lanciati in suo soccorso. L'S.81 aveva però già incassato parecchi colpi, mentre i Nieuport si erano sganciati evolvendo abilmente fra le basse colline.

Nel pomeriggio Andujar era stata ancora bombardata da due S.81, ma per evitare rischi ai suoi pochi e preziosi trimotori, il colonnello Bonomi aveva disposto una scorta di quattro CR.32. I sergenti Ligabò e Ferraris dovevano volare accanto ai bombardieri, mentre il sottotenente Mantelli ed il maresciallo Sozzi dovevano proteggere la formazione da quota più elevata.

Dislocazione dei principali campi usati dalla Aviazione Legionaria anni 1936 ÷ 1937



Campi Aviazione Legionaria 1936-1937

La presenza dei Fiat non aveva scoraggiato sei antiquati Nieuport Ni 52, i quali, nei pressi di Andujar, erano andati coraggiosamente all'attacco degli S.81. L'immediata reazione dei due CR.32 in quota, lanciatisi in picchiata sugli assalitori, li aveva costretti a battere ritirata senza uno dei loro, raggiunto ed abbattuto da Mantelli (29).

Il tracollo delle squadriglie internazionali

I marocchini della colonna Barrón ed i cavalieri di Monasterio avevano appena occupato Illescas quando, il 19 ottobre, oltre 7.000 miliziani e soldati, appoggiati dal fuoco di 24 cannoni e 42 mitragliatrici, lanciarono un impetuoso contrattacco per riprendere la città.

I repubblicani andarono spavalidamente all'assalto schierati in linee successive, mentre la loro artiglieria tirava con foga, ma con scarsa precisione contro le posizioni nazionaliste.

Gli attaccanti cozzarono contro tre "tabores" marocchini ed una "bandera" della Legione Straniera, mettendone 300 fuori combattimento, ma venendo decimati così gravemente da essere costretti a sospendere il combattimento ed a lasciare Illescas nelle salde mani dei nazionalisti.

Il contrattacco miliziano era però riuscito a fermare per un giorno la cauta avanzata di Varela, guadagnando alla repubblica un po' di tempo, in attesa dell'entrata in campo dei nuovi armamenti e specialisti russi.

Il 10 ottobre, a Cartagena, era iniziato lo scarico di aerei, carri armati, artiglierie, equipaggiamento bellico e militari russi arrivati a bordo di navi spagnole e sovietiche provenienti dall'U.R.S.S..

Il Quartiere Generale di Franco ne era stato immediatamente informato, ma solo il 16 Bonomi aveva avuto l'ordine di bombardare Cartagena. L'incursione fu effettuata di giorno, da tre S.81 scortati da sei caccia CR, che per avere la necessaria autonomia decollarono da Tablada prima dei bombardieri, atterrarono a Granada per rifornirsi di carburante, indi ripresero il volo unendosi ai bombardieri in rotta per Cartagena.

29) La ricostruzione dell'attacco del 16 ottobre 1936 su Andujar è in gran parte basata sulla testimonianza all'autore del generale Adriano Mantelli (Roma, maggio 1981).

Il bombardamento di Cartagena, ripetuto il 21 da sei Ju 52 spagnoli, trovò ancora una debole contraerea e nessuna opposizione di caccia (30).

L'Aeronautica Militar aveva infatti riunito sul fronte di Madrid quasi tutti i caccia residui per appoggiare il tentativo di riconquista di Illescas. A causa della gravissima penuria di caccia aveva deciso di impiegare in combattimento gli ultimi e poco apprezzati Loire 46, l'unico Spad 51 - un fallimentare prototipo, dono degli operai francesi - e persino il solo esemplare del moderno monoplano Boeing 281 acquistato nel 1935.

I reparti dell'Aviación del Tercio di Talavera avevano invece già ricevuto dalle officine di montaggio di Tablada sei Ro.37 e sei Fiat. Inoltre, il 14, erano arrivati ancora sei Ro.37 bis più altri quattro il 19. Infine il 21, con una pattuglia di sei Fiat CR.32, era giunto a Talavera anche il maggiore Tarcisio Fagnani designato al comando della caccia legionaria, che ora aveva raggiunto la consistenza di un grosso gruppo. Il valoroso capitano Dequal era rimasto a Talavera al comando di una squadriglia.

I Ro.37 bis erano subito entrati in azione per spianare la strada alle colonne nazionaliste che attaccavano Navalcarnero ed Olias del Rey. Le azioni dei robusti biplani legionari erano particolarmente apprezzate dalle truppe d'assalto nazionaliste, il cui morale saliva quando le mitragliatrici e le bombe dei Ro.37 prendevano d'infilata le antistanti trincee repubblicane qualche attimo prima dei loro attacchi.

Gli ufficiali di Franco non avevano ancora rinunciato del tutto all'idea di avere ovunque l'appoggio degli aerei, ma le loro insistenze incontravano sempre il fermo rifiuto di Bonomi, deciso a non frazionare le proprie squadriglie in piccole pattuglie.

Comunque, il 20 ottobre, Bonomi acconsentì di fare una eccezione alla regola mandando ad Avila tre CR.32 al comando di Mantelli, per proteggere una colonna nazionalista sul fronte di S. Martin de Valdeiglesias-El Escorial, particolarmente vessata dalle azioni di alcuni vecchi Breguet XIX, che partivano dagli aeroporti attorno a Madrid.

Proprio nello stesso giorno il generale Varela aveva affidato all'impetuoso colonnello Yagüe l'incarico di investire Navalcarnero con due grosse colonne. Nel tardo pomeriggio del 21 ottobre, l'importante nodo strategico repubblicano era crollato sotto un travolgente assalto della Legione Straniera e dei "tabores" preceduti da 10 carri leggeri Ansaldo CV 35 con equipaggi italiani al comando del capitano Oreste Fortuna. L'attacco era stato sostenuto dal vivace fuoco di 20 pezzi da 65 mm manovrati da artiglieri italiani e da due batterie spagnole.

Legionari e marocchini erano penetrati con furia irresistibile nelle posizioni in cui i miliziani, dopo avere retto per un po' con coraggiosa determinazione, erano stati disfatti dal feroce combattimento all'arma bianca. Lasciate le truppe di Yagüe padrone del campo di battaglia, i repubblicani si erano ritirati così precipitosamente che due loro compagnie erano rimaste intrappolate in Navalcarnero (31).

Nel frattempo, raschiando il fondo del barile, l'Aeronautica Militar era riuscita a radunare abbastanza aerei per riprendere gli attacchi alle colonne di Franco.

Nella mattina del 21, nel cielo fra Valmojado e Navalcarnero, una eterogenea formazione composta da tre Breguet XIX ed un Potez 540, scortata da due Loire 46 e dal solitario Boeing 281, si era scontrata con tre caccia legionari.

I sergenti Presel e Montegnacco avevano abbattuto un Loire ed il Potez, poi il combattimento si era frazionato. Il capitano spagnolo Morato, ai comandi del terzo CR.32, aveva inseguito senza successo il Loire superstite, mentre Montegnacco aveva tallonato il Boeing pilotato da uno spagnolo dal cognome italiano: Ramòn Puparelli. L'inseguimento si era concluso sulla verticale dell'aeroporto di Getafe con un duello in cui Montegnacco aveva avuto la meglio sul Boeing cogliendo la sua seconda vittoria della giornata. Puparelli si era salvato col paracadute, mentre il suo aereo cadeva sulle piste di Getafe (32).

Dopo i combattimenti di fine ottobre i caccia francesi sparirono dai principali fronti di battaglia. Da allora gli aerei superstiti, e altri Dewoitine arrivati in seguito, furono relegati a compiti secondari nella difesa delle coste e nelle scuole caccia (33).

30) P. P. Laureau (op. cit. pag. 46) accredita all'aviazione repubblicana l'abbattimento di un CR.32 nell'azione su Cartagena del 18 ottobre 1936. Nelle relazioni giornaliere della "Attività giornaliera dell'Aviazione Legionaria" (MDA OMS Cart. 64B) non risulta abbattuto alcun caccia Fiat il 18 ottobre 1936. La perdita di un Fiat è esclusa pure dalla testimonianza all'A. del generale A. Mantelli (Roma Marzo 1981), che, il 18, scortò i bombardieri su Cartagena.

31) "La marcha sobre Madrid", già cit., pag. 239.

32) A. G. Lacalle, op. cit. pag. 16; "Air Enthusiast" Vol. n°14, pag. 73. Secondo Bonomi l'aereo da caccia abbattuto sopra Getafe era uno SPAD (R. Bonomi, op. cit. pag. 178).

33) In quei giorni i CR.32 incrociavano in permanenza nel cielo di Madrid, senza trovare più alcuna opposizione da parte di caccia repubblicani. Il 21 ottobre 1936, durante un volo sulla capitale, i piloti dei caccia legionari, in mancanza di altri bersagli, incendiarono due vecchi dirigibili ancorati nei pressi dell'ippodromo (M. Mattioli, op. cit. pag. 62).

Le squadriglie da caccia internazionali ricevettero il definitivo colpo di grazia il 26 ottobre, quando cinque Dewoitine 372 furono distrutti a terra sul campo di Barajas dal bombardamento di 12 Ju 52 spagnoli scortati da 6 CR.32.

Il giorno dopo, all'alba, tre Potez 54 pilotati dai francesi Darry, Guidez e Veniel - la "crème" dell'**Escadre Espagne** - attaccarono il campo della Aviación del Tercio a Talavera, ottenendo un risultato inferiore all'ardimento, in quanto le loro bombe scavarono appena qualche buca nella spianata.

Altri tre Potez ritentarono l'attacco nella stessa mattinata avvicinandosi a Talavera su una rotta parallela al corso del Tago, ma incrociarono il solitario Fiat del sergente Ceccherelli che rientrava alla base per noie al motore. Poco prima Ceccherelli aveva lasciato il suo posto nella pattuglia di sorveglianza in crociera sulla linea del fronte. Benché con il motore in disordine, Ceccherelli non aveva esitato ad attaccare e colpire duramente i bombardieri, i quali avevano invertito la rotta, uno però aveva il motore in fiamme, e più tardi era visto cadere in territorio repubblicano.

Da oltre una settimana i tre Fiat di Mantelli erano giunti ad Avila per dare la caccia ai Breguet XIX che agivano nel settore dell'Escorial. Sino ad allora i Breguet avevano astutamente eluso la pattuglia legionaria grazie ad una rete di osservatori piazzati sui crinali delle ultime propaggini della Sierra Guadarrama, dietro ai cui rilievi montuosi si celavano i campi di Cuatro Vientos e Getafe.

Per giorni i CR avevano pattugliato il fronte senza vedere un aereo repubblicano, ma appena si ritiravano, gli osservatori repubblicani davano via libera ai Breguet, i quali potevano decollare e volare sino in prossimità delle linee al riparo delle colline. Allora emergevano dai crinali, scaricavano le bombe sulle retrovie nazionaliste, indi rientravano a bassa quota prima ancora che i caccia potessero intervenire.

Nel pomeriggio del 27 ottobre Mantelli decollò da Avila insieme ai due gregari con un ben preciso piano. Eseguita la consueta crociera sul fronte, i tre Fiat ripresero ostentatamente la rotta per Avila. Sopra il territorio nazionalista si abbassarono per occultarsi dietro l'orizzonte, poi fecero una conversione puntando ad est. Inoltratisi per alcuni chilometri in territorio repubblicano, fecero un'ampia virata di 180 gradi guadagnando contemporaneamente quota.

Appena riattraversate le linee, i piloti legionari avvistarono una formazione di cinque biplani con una inconsueta livrea mimetica a grandi macchie verdi. Sul momento i piloti avevano stentato a riconoscere i Breguet 19 repubblicani, sino allora usualmente verniciati in colore alluminio con vistose fasce rosse in fusoliera e sulle ali. I CR avevano accorciato le distanze portandosi sino quasi a tiro, quando in cielo erano inaspettatamente sbocciati due paracadute. Subito dopo un Breguet, evidentemente privo d'equipaggio, aveva abbassato il muso iniziando una lenta discesa verso terra.

Solo allora Mantelli, identificati infine i velivoli dalle rosse bande sulle ali, aveva aperto il fuoco sul capo formazione che proseguiva imperturbato. Centrato in pieno, l'aereo era caduto in fiamme, mentre un terzo Breguet danneggiato dagli altri caccia, riusciva ad atterrare nella propria zona (34).

Negli ultimi giorni di ottobre i repubblicani tentarono nuovamente di riprendersi l'importante nodo strategico di Illescas nel cui settore i Ro.37 e gli S.81 furono impegnati in ripetuti bombardamenti, affiancati dai CR.32 che, in mancanza di altri avversari in cielo, andavano a cercare sul terreno i bersagli per le loro mitragliatrici.

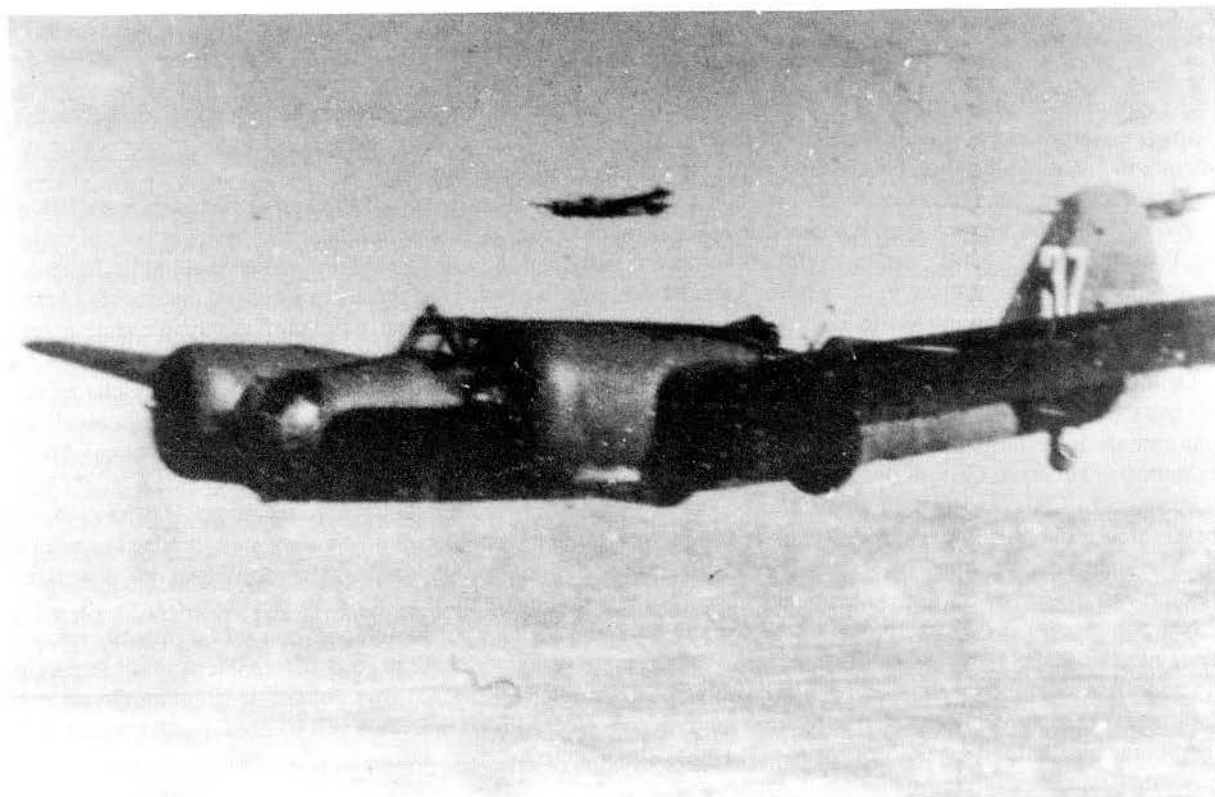
Fu in quel periodo che gli spagnoli inventarono il termine "Cadenas" per definire un particolare tipo di azioni di mitragliamento al suolo, iniziate solitamente da una spettacolare rovesciata d'ala del capo formazione. Gli altri aerei lo seguivano in fila indiana mentre puntava in picchiata sull'obiettivo. Dopo la prima passata, gli aerei riguadagnavano quota uno dietro l'altro, ripetendo il mitragliamento con identica manovra sicché, se la formazione era numerosa, l'obiettivo era bersagliato senza un attimo di tregua.

I Katiuska attaccano

Le sei brigate miste spagnole destinate ad investire Illescas erano state inquadrare con rigida disciplina da istruttori internazionali e rappresentavano l'avanguardia di un rinnovato esercito repubblicano, in fase di accelerata riorganizzazione.

Ad Albacete erano in formazione due brigate di volontari internazionali arruolati tramite un'organizzazione sostenuta dal Comintern. Inoltre stavano per costituirsi altre dieci brigate spagnole e tre internazionali, il cui armamento era in arrivo dall'URSS e da altri paesi.

34) P. P. Laureau, op. cit. pag. 46; testimonianza all'autore del generale A. Mantelli, Roma marzo 1981; R. Bonomi, op. cit. pag. 188.



Lo sfuggente profilo e l'alta velocità (430 Km/h) del Tupolev SB-2 "Katiushka" sorpresero e misero temporaneamente in crisi i reparti caccia nazionalisti. Il 2 novembre 1936, il primo SB-2 fu abbattuto su Talavera dai Fiat del S. Ten. A. Mantelli e del maresciallo Sozzi.

(Archivio Juan Arraez Cerdà)

A Madrid era già arrivato un reparto corazzato russo con 40 carri armati T-26 B: mezzi modernissimi, migliori dei modelli allora in servizio negli eserciti italiano e tedesco. Pesanti 8,7 tonnellate, i T-26 B erano armati con un cannone in torretta girevole e blindati con una corazza dello spessore massimo di 15 mm., più che sufficiente a renderli invulnerabili tanto alle mitragliatrici dei carri italiani CV 35, quanto a quelle dei carri tedeschi Mark I (35).

Armi automatiche russe erano intanto già in distribuzione alle nuove unità dell'esercito ai cui comandanti spagnoli venivano affiancati consiglieri sovietici (36).

L'evidente potenza degli armamenti russi aveva alimentato entusiastiche speranze anche fra i membri del governo. L'esuberante Largo Caballero, il 28 ottobre, fece diffondere uno squillante proclama: "Ora abbiamo carri armati ed aerei, avanti figli del popolo lavoratore! La vittoria è nostra!" (37).

35) Il carro russo T. 26-B, sviluppato dai russi sul modello del Six Ton Vickers britannico, era però più potentemente armato. Il cannone a canna lunga da 45 mm del T. 26 era in grado di perforare da parte a parte le corazze di un carro Ansaldo CV 35, come si nota nel carro del tenente Fuccia, colpito da un 45 mm russo alla battaglia di Guadalajara, attualmente conservato al Museo della Cavalleria di Pinerolo (n. d. A.).

36) Nella riorganizzazione del nuovo esercito repubblicano, fu preso a modello il 5° Reggimento organizzato dal partito comunista spagnolo. Al pari di ogni unità militare comunista, ogni nuovo reparto dell'Esercito Popolare della Repubblica ebbe un commissario politico, responsabile dell'indottrinamento politico delle truppe e della vigilanza sulla fedeltà degli ufficiali (n. d. A.).

37) Enrique Lister giudicò "una incredibile millanteria" il proclama di Caballero, perché mise sull'avviso i nazionalisti, contribuendo così all'insuccesso del contrattacco di Seseña (E. Lister, op. cit. pag. 95).

Quasi a sottolineare le enfatiche parole di Caballero, il 28 ottobre entrarono in azione i primi velocissimi bimotori Tupolev SB 2, prontamente ribattezzati "Katiuska" dai repubblicani.

Tre SB 2, arrivati fulminei sull'aeroporto di Tablada, seminarono bombe sulle piste e, sebbene avessero mancato aerei ed installazioni, infersero un cocente smacco ai Fiat della pattuglia d'allarme inutilmente lanciatisi all'inseguimento. Contemporaneamente altri SB 2 eseguirono incursioni su Granada, Cordoba e sul fronte madrileno, eludendo facilmente l'intercettazione dei caccia.

Indubbiamente i Tupolev sorpresero, specialmente sul piano tecnico. Al momento furono creduti copie prodotte in URSS su licenza americana del bombardiere Martin B-10, tanto che con questo nome furono designati dai nazionalisti (38). Tuttavia la temuta immunità dei "Martin Bomber" finì dopo appena 24 ore dall'esordio.

Il 29 ottobre, nel cielo di Valdemoro, due CR.32 in volo ad elevata quota, avvistarono tre SB 2 e li raggiunsero grazie alla velocità acquistata con una ripida picchiata. Nel successivo fulmineo combattimento, la pattuglia russa riuscì a disimpegnarsi distanziando i Fiat, ma prima uno dei bombardieri era stato toccato dalle mitragliatrici dello spagnolo Salas. Pare che il Tupolev, ritiratosi con fuoco a bordo, sia successivamente precipitato entro le proprie linee, ma proprio a causa di quest'ultima circostanza, non fu possibile avere sicura conferma del suo abbattimento.

Contrattacco corazzato a Seseña

I repubblicani avevano progettato di riconquistare Illescas con una manovra avvolgente attuata da due masse d'attacco. Quella di sinistra doveva investire Seseña ed Esquivias e da lì procedere su Illescas, operando sulla direttrice Aranjuez-Illescas.

All'ala destra, una massa di circa 5.000 uomini, doveva invece puntare direttamente su Illescas partendo dalla linea Humanes-Valdemoro, avendo come diretta antagonista la colonna Barrón, schierata con circa 1.500 soldati a difesa del settore Griñon-Torrejón de Velasco.

L'operazione era comandata dal generale Pozas, che aveva sostituito Asensio Torrado, lo sconfitto di Talavera e di Toledo. Ma i piani erano stati preparati da ufficiali sovietici, i quali avevano riservato la mossa decisiva ai 6.000 uomini dell'ala sinistra, che non avrebbero dovuto avere difficoltà nello sbaragliare i 1.800 armati - fra cavalieri, fanti di marina e specialisti italiani - con i quali il colonnello Monasterio teneva l'esteso fianco destro dello schieramento nazionalista sul Tajo. Battuto Monasterio, l'ala sinistra repubblicana avrebbe occupato Illescas, prendendo alle spalle le forze di Barrón.

Se coronata dal successo, la mossa all'ala sinistra avrebbe messo in crisi tutta l'offensiva contro la capitale, pertanto contro Monasterio furono schierate le migliori unità disponibili, fra le quali le colonne dei colonnelli Uribarry e Burillo, ambedue militari di professione, e la neocostituita 1ª Brigata - interamente formata dai battaglioni del disciolto "5º Reggimento" comunista - guidata dal duro e determinato Enrique Lister, più ansioso che mai di riscattare lo smacco subito dai suoi uomini a Toledo.

Il comando dell'ala sinistra era di fatto esercitato dal generale sovietico Pat Batòv, il quale aveva aggregato alla brigata di Lister una compagnia corazzata russa con 15 carri T-26 ai comandi del capitano Paul Arman.

Il resto dei carri russi era stato distribuito fra le altre unità delle due masse di manovra, al cui appoggio concorreva una numerosa artiglieria, dotata di cannoni russi, francesi e spagnoli, affiancata da due treni corazzati (39).

Il contrattacco repubblicano iniziò all'alba del 29 ottobre. A causa delle vanterie di Caballero mancava la sorpresa. Concentrate attorno ai centri abitati, le truppe nazionaliste erano pronte ad accogliere il nemico.

Nelle brume del mattino gli uomini della 1ª Brigata avanzarono per primi preceduti dalla compagnia del capitano Arman, suddivisa in tre plotoni di cinque carri ognuno. Appena arrivati sulla linea del fuoco, i T-26 scattarono in avanti alla massima velocità consentita dal terreno, facendo fuoco con tutte le armi contro le posizioni nazionaliste.

38) Il bombardiere bimotore Tupolev SB-2, progettato nel 1933 dall'ufficio tecnico di Andrei Tupolev con criteri molto avanzati per l'epoca, aveva struttura e rivestimento di ali e fusoliera metallici. I due motori raffreddati a liquido M. 100 (Hispano Suiza costruiti su licenza) da 830 HP imprimevano al velivolo la velocità di 424 Km/h a 4.000 metri di quota. L'equipaggio era di tre uomini (pilota, osservatore mitragliere puntatore, mitragliere marconista). Robusto di struttura, l'SB-2 poteva però essere facilmente incendiato a causa della deficiente protezione dei serbatoi del carburante (n. d. A.). (Altre caratteristiche in appendice).

39) Il comunista Modesto comandava una delle tre colonne che attaccarono Griñon. Modesto e Lister avevano frequentato a Mosca l'accademia militare Frunze, quindi erano facilitati nei rapporti con i consiglieri sovietici dalla conoscenza della lingua e dei regolamenti militari russi. Nel corso della guerra civile Modesto e Lister si affermarono come comandanti di grandi unità dell'esercito repubblicano (n. d. A.).

Invano la fanteria cercò di tenere il passo dei carri, ma ben presto rimase distanziata perdendo il contatto con essi. Due plotoni di T-26 aggirarono sui fianchi Seseña, mentre l'altro si incuneò nel centro abitato tenuto da una "mehalla" marocchina, da un battaglione di fanti di marina e da artiglieri italiani con una batteria di sei cannoni da 65/17.

Sino ad allora i soldati nazionalisti avevano dovuto affrontare pochi ed isolati carri francesi Renault FT 17, residuati della I Guerra Mondiale, oppure alcuni rari e vulnerabili autocarri artigianalmente blindati nelle officine di Madrid. Impreparati alla vista dei grossi carri russi, che avanzavano insensibili al fuoco delle mitragliatrici e alle granate a mano, i difensori di Seseña ebbero un attimo di sbandamento. Tuttavia, mentre essi cercavano rifugio nei cortili ed all'interno dei fabbricati, la fanteria repubblicana era ancora troppo lontana per sfruttare il temporaneo vantaggio conseguito con il primo urto dei carri.

Gli artiglieri italiani ebbero così il tempo di piazzare i loro 65/17, i cui precisi tiri immobilizzarono tre carri, inducendo gli altri a ritirarsi. Le fanterie repubblicane arrivarono a ridosso dell'abitato proprio mentre i due carri superstiti erano in rotta ed i marocchini stavano finendo i T-26 centrati dai 65/17 a colpi di bottiglie incendiarie "Molotov".

Grazie alla batteria italiana, i nazionalisti avevano superato la crisi iniziale, accogliendo i miliziani con un fuoco infernale che li aveva rapidamente convinti a ripiegare sulle posizioni di partenza.

Nel frattempo i due plotoni di T-26, che avevano aggirato Seseña, erano arrivati sino ad Esquivias, tuttavia la loro audace puntata nelle retrovie era caduta nel vuoto, poiché le truppe di Monasterio si erano asserragliate nei centri abitati. Ad Esquivias i carri russi furono accolti dal fuoco dell'artiglieria e da un plotone di carri leggeri Ansaldo, uno dei quali bloccò animosamente un T-26 speronandolo nei cingoli (40).

La rude accoglienza, e la mancanza di sostegno da parte della propria fanteria, obbligarono i carristi russi a interrompere l'azione, ritirandosi per la via più breve.

L'attacco dell'ala destra repubblicana, aveva inizialmente invece progredito per cinque o sei chilometri, occupando Griñon e Torrejones, ma lì l'avanzata si era arenata dopo la distruzione di due carri armati T-26.

L'operazione era fallita su tutta la linea, nonostante la duplice sorpresa dei carri armati e della prima manovra avvolgente messa in atto da truppe repubblicane. I consiglieri russi, ideatori del piano di battaglia, attribuirono il fallimento alla mancata cooperazione fra la fanteria ed i carri, sebbene ne fossero i maggiori responsabili, proprio per la errata tattica carrista da loro attuata.

Il frazionamento dei carri fra le unità di fanteria aveva tolto compattezza all'assalto corazzato. Inoltre i tecnici sovietici avevano trascurato di integrare l'azione dei carri con il fuoco dell'artiglieria e l'appoggio di reparti celeri di fanteria, sicché dopo lo sfondamento delle difese nazionaliste erano mancate le truppe per sfruttare il vantaggio conseguito.

La lezione di Seseña non fu capita e la dottrina sovietica d'impiego dei corazzati rimase pressoché immutata per il resto della guerra civile, impedendo ai repubblicani di sfruttare la fortissima superiorità tecnica dei loro carri (41).

L'aviazione repubblicana aveva cercato di intervenire nella battaglia, ma dopo il combattimento su Valdemoro, era stata tenuta alla larga dall'attivo pattugliamento dei Fiat CR.32 di Talavera.

Diciotto bombardieri nazionalisti, scortati da caccia legionari, avevano inflitto grandi perdite alle fanterie nemiche (42). Due S.81 avevano preso parte alle azioni della giornata bombardando l'ala destra repubblicana a Torrejón de la Calzada.

Il 30 ottobre, un debole ritorno offensivo repubblicano contro Seseña si dissolse sotto il fuoco delle truppe di Monasterio, appoggiate dalle azioni di un paio di S.81 e dagli attacchi a volo radente di una mezza dozzina di Ro.37. Altri Ro.37 eseguirono una incursione sull'aeroporto di Getafe, prontamente restituita dagli SB-2 che colpirono con bombe a scoppio ritardato ancora una volta tirate con scarsa precisione - i campi di Talavera e Tablada.

Una formazione di tre Potez 540, pilotati da aviatori sovietici, attaccò di sorpresa Toledo, ma sulla via del ritorno, quando già sorvolava il proprio territorio, incrociò tre Fiat procedenti in direzione opposta.

40) Il capocarro, sergente Pietro Barresi fu decapitato da un colpo di cannone, sparato successivamente dal mezzo corazzato russo (Sandro Attanasio, "Gli Italiani e la Guerra di Spagna", Edit. Mursia, Milano 1974, pag. 50).

41) Il capo di Stato Maggiore sovietico, maresciallo Tukachevsky, era di diverso avviso. Sostenitore del fulmineo impiego in profondità delle divisioni corazzate, svincolate dalle lente masse di fanteria, fu fucilato durante le purghe ordinate da Stalin. Con la sua morte le sue teorie, dapprima dichiarate eretiche, furono poi adottate nel corso della II Guerra Mondiale, quando già i tedeschi ne avevano dimostrato la validità sui campi di battaglia (J. Milsom, "Atlante mondiale dei corazzati" Vol.3, Albertelli, Parma, 1971, pag. 59).

42) Secondo il "consigliere" sovietico Batov "la fanteria, abbandonata al suo destino in terreno aperto, riportò gravi perdite sia per le quattro ore di combattimento sia per l'incursione di 18 aerei", (J. M. Martínez Bande, "La marcha sobre Madrid" cit. pag. 244).



Accanto ai timoni del Potez 540 "N", il comunista italiano Primo Gibelli (al centro). Emigrato in URSS nel 1922 e divenuto pilota dell'Armata Aerea russa, Gibelli fu abbattuto ai comandi del Potez "N", il 30 ottobre 1936, dal CR.32 del S. Ten. Adriano Mantelli.

(Collezione Ferdinando Pedriali)

Il sole autunnale illuminava un cielo intensamente azzurro, la trasparenza dell'aria favoriva una nitida visuale sino ai limiti dell'orizzonte. Il sottotenente Mantelli capopattuglia dei Fiat, scorti i Potez quando ancora erano lontanissimi, pensò di approfittare delle ottime condizioni meteo per mettere in atto un attacco da manuale. Fatti brevi cenni d'intesa ai suoi giovani gregari - i sergenti Giulietti e Ligabò - Mantelli invertì la rotta con un'ampia virata a salire. Mentre guadagnava quota, Mantelli portò la sua pattuglia fra l'avversario ed il sole. Appena raggiunta la posizione, i Fiat si avventarono in picchiata sui Potez. Mantelli aprì per primo il fuoco contro il bombardiere al centro della formazione cogliendo di sorpresa i mitraglieri avversari che, abbagliati dalla luce solare, non avevano nemmeno scorto gli attaccanti.

L'aereo centrato dal preciso tiro di Mantelli era pilotato da Primo Gibelli, un comunista italiano emigrato nell'Unione Sovietica, di cui aveva assunto la cittadinanza. Colpito ad un motore, il velivolo aveva iniziato una lenta discesa marcando nel cielo con una sottile spirale di fumo nero e oleoso. Nel frattempo i piloti degli altri due Potez, Proskurov e Goranov, serrati ala contro ala con i motori a pieno regime, avevano proseguito la loro ritirata verso Madrid. Con un gesto della mano inguantata, Mantelli aveva indicato ai gregari il Potez di Gibelli.

Tre giorni prima, sulla Sierra Guadarrama, un Breguet danneggiato dalla sua pattuglia era riuscito ad atterrare. Al limite dell'autonomia Mantelli aveva dovuto rinviarne la distruzione. Ma all'indomani, quando i caccia erano tornati sul posto, l'aereo era già stato recuperato dai repubblicani. Mantelli non intendeva ripetere l'errore perciò, affidato a Ligabò e Giulietti il compito di dare il colpo di grazia al Potez danneggiato, si era messo sulla scia dei Potez in fuga. Le eccellenti condizioni del motore sostennero il suo Fiat nella tirata a tutto gas all'inseguimento dei fuggitivi, sinché essi furono nuovamente a tiro delle sue armi. Cominciò lo scambio di raffiche fra il Fiat ed i mitraglieri dei Potez. Manovrando con perizia l'agile caccia, Mantelli sparava, eludeva le grandinate di proiettili delle torrette, faceva quota ed attaccava ancora.

Le traccianti del Fiat sparivano entro le grandi fusoliere verdi, ma senza alcun effetto apparente. Con dispetto, Mantelli s'avvide che era arrivato combattendo sino quasi sopra Madrid, mentre le sue armi erano a corto di munizioni. Decise allora a malincuore di rompere il contatto. Cessata la tensione del combattimento, durante il volo di ritorno a Talavera, Mantelli si accorse che una impressionante serie di buchi decorava ali e fusoliera del suo CR. Il piano di coda destro vibrava paurosamente, non più trattenuto dal montante spezzato. L'esito del combattimento aveva deluso Mantelli, ma allora ignorava che i due bombardieri nemici, lasciati alcuni minuti

prima, erano peggio ridotti. Ambedue avevano morti e feriti a bordo, ed erano disastrosamente malconci. Uno, atterrato con un principio d'incendio, era così gravemente danneggiato che fu definitivamente radiato dal servizio (43).

A fine ottobre, in previsione dell'assalto finale alla capitale, l'ottima posizione strategica aveva fatto di Talavera una delle maggiori basi aeree nazionaliste. Le sue piste rigurgitavano di aerei spagnoli ed italiani, fra i quali il grosso dell'Aviación del Tercio con sette Savoia S.81, dodici CR.32 e dieci Ro.37. Da Talavera partivano i caccia Fiat che scortavano i bombardieri e ricognitori nazionalisti sul fronte della capitale.

Nonostante la rilevante importanza assunta dalla base, erano state ignorate le ripetute richieste di Bonomi per l'invio in Spagna di una adeguata dotazione di armi per la difesa contraerea. A fine ottobre Bonomi aveva istituito un servizio di vigilanza diurna con pattuglie di due o tre Fiat ininterrottamente in volo sulla base. Anche i Ro.37 avevano eseguito crociere d'interdizione e, per quanto il compito non fosse adatto alle caratteristiche del velivolo, avevano proseguito queste missioni sino quasi alla fine dell'anno a causa della scarsità di caccia Fiat (44).

Naturalmente il sistema delle pattuglie di protezione era inaccettabilmente dispendioso, pertanto Bonomi si era recato a Salamanca per chiedere alla Missione Militare Italiana in Spagna l'assegnazione di quattro batterie di cannoni contraerei e quattro batterie di mitragliere da 20 mm per la difesa dei campi di Talavera, Tablada, Cordoba e Granada. Ma le mitragliere erano ancora in fase di allestimento presso le fabbriche italiane, mentre l'unica batteria di cannoni 75 CK, resa disponibile per la Spagna, fu imbarcata alla fine dell'anno per le difese di Palma di Mallorca (45).

Neppure nei mesi successivi la difesa contraerea dei campi d'aviazione legionari ebbe sostanziali migliorie. Dapprima furono piazzate alcune mitragliatrici di preda bellica, poi arrivarono poche mitragliere Breda 20 mm, ma per l'intera durata della guerra il perno della difesa dei campi fu costituito da pattuglie di caccia Fiat in crociera (46).

Dall'ottobre 1936 al marzo 1939, coppie di Fiat CR.32, Ro.37 e - nel 1937 - persino sezioni dei nuovi veloci aerei d'assalto Breda Ba 65, furono impegnati in diurne e logoranti crociere sui campi dell'Aviazione Legionaria. Sarebbe stato più economico evitare tale sciupio di carburanti e macchine impiegando armi contraeree. Il motore Fiat A 30 montato sui CR.32 durava circa 300 ore di volo e costava 242.000 lire, ovvero quanto una batteria di cannoni 75 CK o quanto una batteria di Breda Mod.35 da 20 mm. Ma secondo l'ordinamento italiano, i reparti antiaerei dipendevano dal Ministero della Guerra e non da quello dell'Aeronautica, sicché la difesa contraerea dei campi rimase un problema insoluto.

Le richieste di Bonomi e dei successivi comandanti dell'Aviazione Legionaria furono ignorate, mentre - proprio in Spagna - i tedeschi della Legione Condor stavano dimostrando la maggiore economicità ed efficacia delle batterie contraeree rispetto alle crociere di caccia per la difesa delle basi aeree. Inoltre i tedeschi avevano razionalmente affidato la responsabilità della difesa contraerea all'aeronautica anziché all'esercito.

L'efficacia delle pattuglie di caccia legionarie era inoltre menomata dalla assoluta mancanza di radio a bordo dei velivoli, cosicché a volte le basi venivano bombardate, senza che i caccia incrocianti ad alta quota ne fossero tempestivamente informati.

43) La ricostruzione del combattimento del 30 ottobre 1936 si basa su:
Testimonianza all'autore del generale A. Mantelli (Roma, marzo 1981)
P. P. Laureau, op. cit. pag. 46
R. Bonomi op. cit. pagg. 191, 192.

44) MAE, Spagna, FdG. B. 4, Rapporto n°61 a Ministero dell'Aeronautica; Libretto di volo del generale Salvatore Teja.

45) MAE, Spagna, FdG. B. 2.

46) Testimonianze all'A. del Comandante On. le Vittore Catella, Torino 1983 e del Col. Eduardo Agnello, Torino 1983.

PARTE TERZA

Capitolo VIII **I FALCHI ROSSI**

L'intervento sovietico - Duelli nel cielo di Madrid - L'assalto alla capitale - La battaglia della Città Universitaria - "Chirri" contro "Rata" - La sorpresa di Talavera - La caccia tedesca lascia la lotta - Offensiva contro le basi aeree nazionaliste - Il caso Fagnani.

Capitolo IX **L'AVIAZIONE LEGIONARIA**

Il crescente impegno italiano - Organizzazione della Aviazione Legionaria - Sfortunato prologo a la Virgen a de la Cabeza.

Capitolo X **UOMINI ED ARMI PER LE FUTURE BATTAGLIE**

Il Corpo Truppe Volontarie - Nuove forze per l'aviazione repubblicana.

Capitolo XI **MÀLAGA**

La guerra lampo del Corpo Truppe Volontarie - L'aviazione legionaria domina su Màlaga - L'ultima battaglia della squadriglia "Malraux".

Capitolo XII **LA BATTAGLIA DELLO JARAMA**

L'offensiva parallela di Franco - La fase dominante dell'aviazione repubblicana - Una sterile polemica - Un epico combattimento aereo - Crisi dell'esercito nazionalista.

I FALCHI ROSSI

L'intervento sovietico

Alle prime fucilate della guerra civile, il Comintern - su ordine di Stalin - intraprese una campagna propagandistica internazionale a favore della Repubblica Spagnola. I sindacati sovietici avevano pubblicamente sottolineato la loro solidarietà con il governo repubblicano organizzando manifestazioni, nel cui corso i lavoratori russi avevano sottoscritto 12.215.000 rubli a favore del proletariato spagnolo.

Intanto la situazione spagnola si era evoluta a vantaggio dei nazionalisti, i quali avevano ottenuto in agosto i primi importanti successi, avanzando così rapidamente in Extremadura da non lasciare più dubbi circa l'esito finale della lotta. Il governo spagnolo, a corto di armi e privo di organizzazione militare, stava rapidamente avviandosi al disastro.

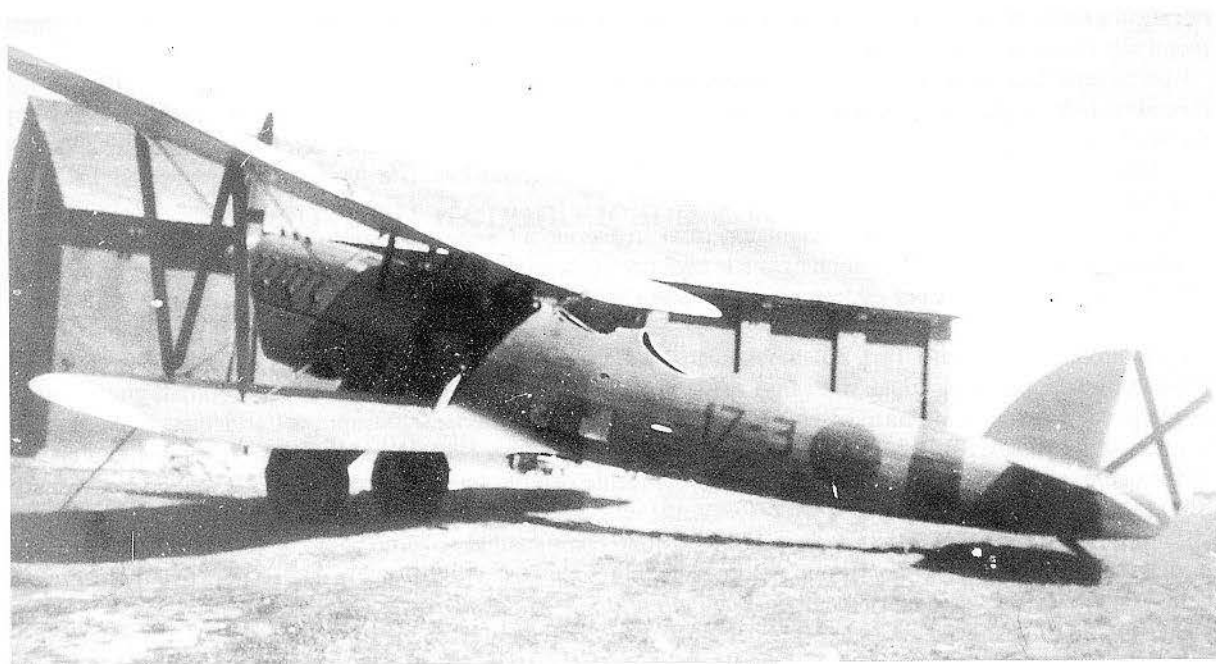
A questo punto Stalin, aveva deciso di fornire aiuti militari ai repubblicani spagnoli. L'URSS e la Repubblica Spagnola non intrattenevano regolari rapporti diplomatici dall'epoca della rivoluzione russa del 1917. Ma il 27 agosto, l'ambasciatore sovietico Rosenberg era arrivato a Madrid a capo di una imponente missione costituita da uno stuolo di esperti politici, economici e militari (1). Il giorno successivo, con un atto sorprendentemente contraddittorio, l'URSS aveva aderito al patto del Non Intervento, annunciando l'embargo sul commercio di armi con la Spagna: comportamento identico a quello della Francia, promotrice del patto, nonché dell'Italia e della Germania, tutte attivamente impegnate ad appoggiare le opposte fazioni spagnole, ma ufficialmente neutrali.

In una riunione del Politburò, tenutasi al Cremlino nell'ultima settimana d'agosto, Stalin dispose per l'immediata spedizione di una cospicua fornitura di armi per l'esercito repubblicano, alla cui riorganizzazione avrebbero provveduto consiglieri militari russi. Intanto per porre riparo immediato alla disastrosa situazione militare, sarebbero state entrate in campo brigate di volontari internazionali costituite sotto l'egida del Comintern.

Ufficiali sovietici dovevano consigliare i comandi spagnoli ed istruire le truppe all'impiego delle armi. I militari sovietici inviati per pilotare i carri e gli aerei sarebbero stati ovviamente coinvolti nei combattimenti, ma tutti gli altri, e specialmente gli ufficiali superiori, dovevano attenersi all'esplicito ordine di Stalin di tenersi lon-

1) La Repubblica Spagnola aveva riconosciuto l'U.R.S.S. nel 1934, però la rivolta delle Asturie aveva fatto rinviare lo scambio degli ambasciatori. In Spagna l'U.R.S.S. poteva contare sul piccolo ma organizzato Partito Comunista Spagnolo (P.C.E.) di stretta fede stalinista, i cui quadri, emigrati nell'Unione Sovietica dopo la rivolta delle Asturie del 1934, avevano frequentato nell'U.R.S.S. corsi di alta specializzazione politica e militare (n.d.A.).

Sulle eventuali deviazioni ideologiche dei comunisti spagnoli vegliava la O.G.P.U., la potente polizia segreta sovietica, che aveva suoi agenti fra i membri del Comitato Centrale del P.C.E. (W. G. Krivitsky, "Sono stato agente di Stalin", Mondadori, Milano, 1940, pag. 110). Il generale Krivitsky disertò nel 1937 per sfuggire alla "purga" ordinata da Stalin fra i reduci dalla Spagna. Morì misteriosamente nel 1941, forse assassinato, in un albergo di New York (n.d.A.).



Aereo d'assalto cecoslovacco Aero 101, usato in buon numero da nazionalisti e repubblicani.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

tani dalla linea del fuoco delle artiglierie (2). Quando furono impartite queste disposizioni, una missione della Voennno Vozdushnye Sily (l'Armata Aerea Rossa), era già a Madrid per studiare la situazione delle forze aeree spagnole.

Partecipando alla difesa della Repubblica Spagnola, l'internazionale comunista avrebbe combattuto a fianco delle forze democratiche progressiste dell'occidente, ponendosi sul loro stesso piano ideale. L'aiuto offerto da Stalin al governo spagnolo fu molto apprezzato dalle sinistre dei paesi democratici e servì a neutralizzare la sgradevole impressione destata dalle sanguinose purghe in atto in Russia contro gli oppositori al personale regime del dittatore rosso. Cosicché, il sangue versato dai combattenti delle brigate internazionali - presentati come romantici paladini della libertà - guadagnò all'URSS le simpatie nell'occidente democratico.

Stalin diede comunque un altro saggio della propria destrezza, trafugando immediatamente le pingui riserve auree della Banca di Spagna: il 28 ottobre 1936, a Cartagena, esse furono caricate su piroscafi russi con destinazione Odessa, a garanzia del pagamento delle forniture d'armi in corso e da venire.

Nel 1936, la capacità produttiva delle industrie aeronautiche sovietiche raggiungeva circa 5.000 velivoli l'anno. L'officina ove si costruivano i Tupolev SB-2 ne sfornava quattro al giorno; lo stabilimento di Nijni Novgorod produceva cinque caccia la giorno. Gli stabilimenti aeronautici dell'URSS lavoravano a tre turni, impiegando decine di migliaia di operai in officine attrezzate con macchine utensili inglesi e tedesche. Le quattro più grandi officine di produzione di motori erano state impiantate con l'assistenza della americana Wright e delle francesi Hispano e Gnome (3).

I russi non avevano quindi difficoltà a fornire aerei, tuttavia Stalin ordinò al generale Krivitsky, capo del servizio informazioni sovietico nell'Europa ovest, di procurare alla Repubblica Spagnola anche aerei di produzione occidentale.

Krivitsky mandò suoi agenti in Cecoslovacchia a stipulare con il locale governo il contratto d'acquisto di una ventina di aerei da caccia Letov S 231 e cinquantadue bombardieri leggeri Aero 101, quantunque si trattasse di materiale vecchio e superato. L'operazione - pagata ovviamente con l'oro spagnolo - era disastrosa in partenza,

2) W. G. Krivitsky, op. cit., pag. 109.

3) "Vu Francaises" numero speciale 14/11/1936, pag.84; il "Riarmo russo", corrispondenza da Parigi, "Gazzetta del Popolo" del 29/8/1936; Alexander Boyd "The Soviet Air Force", Macdonald and Jane's, London 1977 pag.42.

ma stava a dimostrare che, oltre all'URSS, anche altre nazioni europee erano pronte a fornire aerei ed altri armamenti alla Repubblica Spagnola.

I primi sette caccia Letov S 231 - acquistati per conto del governo basco - arrivarono a Bilbao alla fine del dicembre 1936, addirittura senza le istruzioni per il montaggio. Le consegne dei bombardieri leggeri Aero 101 furono lentissime e male organizzate: gli ultimi giunsero a destinazione alla fine del 1937 - inoltre ventidue di essi furono catturati sul mercantile **Hordena** dall'incrociatore nazionalista **Almirante Cervera**, il 15 aprile 1937 (4).

L'11 settembre, trentatré tecnici e montatori russi arrivarono a Cartagena a bordo del cargo **Rostok**. I sovietici allestirono subito le officine di montaggio e le basi per gli aerei in arrivo dalla Russia, e parallelamente avviarono un corso di 25 giorni per addestrare i meccanici spagnoli al montaggio ed alla manutenzione dei velivoli sovietici.

Il 13 ottobre, il piroscafo **Tari Bolshevik** sbarcò a Cartagena i primi 18 caccia Polikarpov I-15. Il 16, altri 7 Polikarpov I-15 furono scaricati dal cargo spagnolo **Lavamendi**, sul quale erano stati trasbordati giorni prima, in pieno Mediterraneo, da un piroscafo sovietico. Contemporaneamente, sempre a Cartagena, arrivarono 31 bombardieri Tupolev SB 2, seguiti a fine mese da 31 Polikarpov I-16, i modernissimi monoplani da caccia, che insieme ai Tupolev SB 2 illustrarono il sorprendente debutto in Spagna della VVS (Voenno Vozdushnye Sily) (5).

Entro il mese di novembre, altri 30 caccia I-15 furono consegnati al governo basco di Bilbao, mentre 30 biplani d'assalto Polikarpov R-5 arrivarono nel Levante, portando così a 147 il totale degli aerei sovietici pervenuti nella Repubblica Spagnola nell'arco di quaranta giorni (6).

Nell'ultimo trimestre del 1936, le grues dei porti di Alicante e Cartagena scaricarono sui moli 106 carri armati T-26 e 40 autoblindate BA-20 e BA-32, mentre altri 120 mezzi blindati furono sbarcati a Bilbao per l'esercito basco. Insieme ai corazzati ed agli aerei, dall'URSS arrivarono 500 cannoni, migliaia di mitragliatrici e decine di migliaia di fucili, ai quali si aggiunse una ingente quantità di armamenti acquistati in ogni parte del mondo - arrivarono pure 4.000 fucili giapponesi Arisaka procurati dalle efficienti società commerciali organizzate dai servizi segreti dell'Unione Sovietica.

I reparti dell'aviazione sovietica arrivarono in Spagna con una completa e ricca organizzazione logistica, comprendente, oltre al relativo personale specializzato, anche grues, mezzi di trasporto, attrezzature per il montaggio e la manutenzione degli aerei (7).

Con le spedizioni del 1936 arrivarono non meno di 500 aviatori russi, fra tecnici e naviganti, i quali, almeno nei primi tempi, costituirono quasi per intero il personale dei reparti formati con i velivoli sovietici (8). Tutti i membri della VVS erano stati scelti fra i migliori delle unità aeree del Distretto Militare Bielorusso.

Il montaggio dei velivoli fu eseguito nelle officine delle basi aeree di Los Alcazares, San Javier, Archena ed Alcantarilla. Per primi furono assemblati i bombardieri Tupolev SB 2, prontamente ribattezzati "Katiushka", con i quali fu costituito il **Gruppo 12**, su tre squadriglie comandate da Katov, mentre con i caccia si formarono due squadriglie di I-15 e due di I-16.

4) Krivitsky, op. cit. pag. 123. I cinquantadue bombardieri leggeri Aero 101, acquistati da Krivitsky, furono spediti per ferrovia a Gdynia nel marzo 1937. Dopo la cattura della prima spedizione di ventidue Aero 101 a bordo dell'**Hordena**, seguì un'altra spedizione via mare di ulteriori otto Aero 101. I rimanenti ventidue Aero 101, sostarono per mesi sui vagoni ferroviari parcheggiati nello scalo ferroviario di Gdynia in attesa di una nave adatta al loro trasporto nella Repubblica Spagnola.

Il governo polacco aveva intanto ricevuto sollecitazioni italiane e tedesche affinché cessasse il traffico attraverso il suo territorio di armi cecoslovacche dirette al governo repubblicano. Approfittando degli irregolari pagamenti dei diritti di sosta, le ferrovie polacche misero all'asta i ventidue aerei, appena scaduti i termini legali di deposito. La notizia arrivò ad agenti nazionalisti a Berlino, i quali dimostrarono interesse all'acquisto poiché i velivoli catturati sull'**Hordena** avevano dato buona prova presso i reparti dell'aviazione nazionalista, che già li aveva impiegati in operazioni belliche (MAE, Archivio Diplomatico, Spagna, B.31, Fasc. 14).

I repubblicani riuscirono però ad evitare il sequestro e gli ultimi ventidue Aero 101 raggiunsero la Spagna alla fine del 1937.

5) Gli aerei russi, come tutto il materiale bellico inviato dalla Russia alla Repubblica Spagnola, era pagato in anticipo al momento dell'imbarco. Nondimeno, confrontati con i francesi, i russi si dimostrarono onesti "mercanti di cannoni". Infatti gli aerei sovietici erano addebitati alla Repubblica Spagnola a prezzi quasi identici a quelli praticati per i velivoli, di tipo equivalente, forniti dall'Italia ai nazionalisti.

Il biplano Polikarpov I-15 veniva pagato dai repubblicani appena 615 lire italiane in più del Fiat CR.32. Invece il bimotore veloce Tupolev SB-2 era poco conveniente in rapporto al prezzo, specie se confrontato con il molto più robusto e meglio armato Savoia Marchetti S. 79 (vedi tabella 3).

6) Il servizio informazioni nazionalista riuscì ad individuare con buona approssimazione l'entità delle forniture aeronautiche sovietiche, valutando in 128 velivoli il quantitativo arrivato in Spagna entro il dicembre 1936 (MDA, OMS, Cart.48, fasc. A).

7) L'"Avanti", Parigi 31/3/37, citato da F. Belforte op. cit. Vol.III, pag. 205.

8) Secondo A. G. Lacalle (op. cit. pag. 189), nei mesi di novembre e dicembre 1936, meno del 10% dei piloti da caccia repubblicani erano spagnoli.

TABELLA 3

**Confronto prezzi fornitura
Aerei-Russi - Italiani - Tedeschi - Francesi
ai Governi Repubblicano e Nazionalista**

Russi	prezzo unitario		Italiani	prezzo unitario	
	pesetas	lire ital.		lire ital.	
I-15	432.000	664. 615	= CR.32	664.000	
I-16	490.000	753.846	= G.50	
R-Z	429.032	660.049	= Ro.37	651.600	
SB-2	1.351.162	2.078. 710	= S.79	2.109.600	
			= S.81	954.000	
			Ba.65	1.020.000	
			BR.20	1.950.000	
			Ro.41	322.000	
			M.41	167.000	

Francesi	prezzo unitario		Tedeschi	prezzo unitario (*)	
	dollari \$	lire ital.		marchi	lire ital.
D.372	55.000	1.045.000	= He 51	77.238	247.161
Potez 54	80.000	1.520.000	= Ju 52	133.190	426.208
			= He 70	117.330	375.456
			= Me 109	200.000	640.000
			= Do 17-E	172.861	553.155

(*) motori esclusi

Cambi monetari di riferimento:

Luglio 1938: 1 marco tedesco = 2, 08 pesetas = 3, 20 lire italiane

Origine dati: per gli aerei italiani: MAE, Spagna, FdG. B.10, B.47

per altri aerei: J. Salas Larrazabal "La intervencion extranjera en la Guerra de España", Editora Nacional, Madrid 1974, pag. 108

Duelli nel cielo di Madrid

Il generale Jacob Shmushkevitch - comandante del corpo aereo russo, conosciuto in Spagna con il nome di battaglia di "Douglas" mandò subito i suoi modernissimi bombardieri Tupolev SB-2 ad attaccare, senza alcuna scorta caccia, le basi dell'aviazione nazionalista. Tra il 31 ottobre ed il 1° novembre, questi aerei eseguirono fulminei raids sui campi di Cordoba, Granada, Càceres e Talavera de la Reina.

Il 1° novembre, i piloti della **Cucaracha** di base su quest'ultimo campo avevano provato un acuto senso di frustrazione dopo essersi inutilmente arrampicati cinque volte in cielo per intercettare gli inafferrabili Tupolev SB-2. Solo in due occasioni i Fiat erano riusciti ad avvicinare agli incursori al limite della portata di tiro delle SAFAT 12,7 mm, ma non avevano potuto serrare le distanze, anche con i motori alla massima potenza. Sei CR.32, leggermente danneggiati a terra dagli SB-2, erano stati temporaneamente messi fuori servizio. Un altro CR.32 era stato distrutto in un incidente, pertanto, proprio in un momento critico, la linea di volo della **Cucaracha** si era ridotta di un terzo.

Il tenente colonnello Bonomi aveva comunque ordinato al capitano Dequal di trasferire d'urgenza i suoi caccia sul nuovo - e per il momento ancora segreto - campo di Torrijos, ma i piloti legionari erano delusi e preoccupati per la inequivocabile inferiorità velocistica dei Fiat di fronte ai nuovi bombardieri avversari. In confronto ai Tupolev, i loro caccia erano così superati, che per il futuro occorreva pensare ad aerei di nuovo tipo, e molto più veloci. Non c'era altro da fare, disse Bonomi ai suoi, che cavarsela studiando nuove tattiche adatte ai velivoli a disposizione (9).

All'indomani, il sottotenente Mantelli ed il maresciallo Sozzi misero in pratica il suggerimento, sfruttando le migliori caratteristiche del Fiat CR.32. Decollati dal campo della caccia di Talavera, Mantelli e Sozzi erano saliti a 5.000 metri, cominciando a controllare le abituali rotte di approccio degli SB-2, che solitamente arrivavano su Talavera tenendosi a 3.000 metri.

9) Testimonianza all'A. del generale A. Mantelli (Roma marzo 1981).



Messa in marcia di un Polikarpov I-15 ("Chato" per i repubblicani, "Curtiss" per i nazionalisti). L'I-15 (due mitragliatrici sincronizzate PV-1 7, 62 mm, velocità 370 Km/h) era appena più lento del CR.32, ma più manovriero. Per batterlo, i piloti legionari impiegarono con successo particolari tecniche di combattimento.
(Archivio Patrick Laureau)

A 5.000 metri, l'aria era glaciale e la mancanza dell'impianto d'ossigeno imponeva un pesante sforzo al fisico ai piloti. Al momento del decollo Mantelli era stato informato di un velivolo nemico in avvicinamento 100 chilometri a nord, ma molto tempo era trascorso e nulla era accaduto. I due Fiat giravano alti sul campo, inclinati ala contro ala in una continua estenuante virata. All'ennesimo giro sulla verticale dei due campi di Talavera, all'improvviso avevano intravisto una scura sagoma sgusciare fulminea - più in basso, lungo il corso del Tajo - indi virare, quasi sotto di loro a 3.000 metri di quota.

All'unisono i due si erano lanciati in picchiata: Sozzi, più irruente, era arrivato per primo sul "Martin Bomber", ma quello lo aveva eluso agilmente con un mezzo tonneau. Trascinato dalla propria velocità Sozzi era finito sotto al bombardiere, ma con fulminea richiamata aveva cabrato sullo slancio dell'affondata. Ancora una volta Sozzi si era trovato nel collimatore l'affusolata sagoma verdescura del russo. Alla sua breve raffica tirata al volo, aveva fatto eco il martellare rabbioso delle armi di Mantelli, arrivato nel frattempo ad una quarantina di metri dalla coda del "Martin Bomber".

Ottimamente piazzato, Mantelli aveva infilato nel bimotore precisi, micidiali torrenti di esplosive ed incendiarie sinché barbagli di fuoco erano scaturiti dagli squarci aperti nei serbatoi alari.

Come uniti da un filo invisibile, Mantelli e la sua preda erano scesi velocissimi in picchiata. A 500 o 600 metri dal suolo, dal bombardiere ormai avvolto dalle fiamme saltarono fuori in rapida successione tre aviatori. Appena tese, le calotte dei paracadute andarono in pezzi a causa della elevatissima velocità raggiunta dall'apparecchio. I russi capriolarono senza scampo nell'aria. Mantelli - teso dallo sforzo di richiamare dalla picchiata il suo Fiat già pericolosamente vicino al suolo - li superò quasi senza distinguere i corpi dai frammenti staccatisi dal velivolo in fiamme.

Per sua fortuna il robusto Fiat resistette alla violenta richiamata e lo riportò a terra fra le entusiastiche acclamazioni di tutto il personale di Talavera.

Questa vittoria sfatò il mito della inafferrabilità dei "Martin Bomber". Il giorno seguente una colonna naziona-

lista, recuperandone alcuni resti oltre il Tajo, scioglieva pure i dubbi circa l'origine del velivolo (10).

Il 3 novembre, il piroscalo **Aniene** aveva attraccato a Sevilla con un grosso carico di materiale aeronautico italiano. Due squadriglie da caccia, complete di aerei e personale ai comandi dei capitani Mosca e Nobili. In totale 21 Fiat CR.32 e 4 IMAM Ro 37. Il montaggio dei velivoli era stato iniziato con la massima urgenza, cominciando dagli indispensabili CR.32.

Potenziata dalle due nuove squadriglie, la **Cucaracha** divenne un grosso Gruppo Caccia, mentre i Ro 37 furono incorporati nella già esistente 1^a Squadriglia Ro.37, il cui personale comprendeva anche numerosi ufficiali spagnoli.

Nello stesso giorno in cui l'**Aniene** aveva risalito il corso del Guadalquivir sino a Sevilla, due squadriglie caccia forti di ventiquattro Polikarpov I-15 stavano sui campi di Alcalà de Henares e di Azuqueca, pronte ad entrare in azione nel settore di Madrid. Contemporaneamente altre due squadriglie - rispettivamente dislocate sul campo segreto di Camposoto, all'interno della enorme tenuta del duca d'Alba, e sull'aeroporto di Alcalà de Henares - stavano ultimando la messa a punto degli avanzatissimi monoplani da caccia Polikarpov I-16. Una massa di una cinquantina di caccia russi era quasi pronta a scendere in campo contro i quattordici Fiat CR.32 ed i sei Heinkel He 51 schierati sul fronte di Madrid.

Il quartiere generale di Franco aveva cercato di contrastare l'incombente minaccia dei velivoli sovietici bombardando i campi di Alcalà de Henares e di Los Alcazares, ma le incursioni erano state poche e tutte notturne. Come al solito i nazionalisti preferivano impiegare i bombardieri nelle azioni tattiche d'appoggio all'esercito sul fronte madrileno. Tuttavia una fortunata incursione degli S.81 legionari aveva distrutto alcuni cassoni contenenti parti di aerei sovietici appena arrivati sull'aeroporto di Los Alcazares (11).

I caccia russi esordirono con un notevole successo. Per primi entrarono in azione i Polikarpov I-15, biplani paragonabili ai Fiat CR.32, ma molto più leggeri e manovrabili di quelli italiani, rispetto ai quali godevano di una maggiore velocità ascensionale grazie al loro potente motore stellare M 25, costruito in URSS su licenza dell'americana Wright. Per contro gli I-15 erano surclassati in picchiata dai Fiat i quali, favoriti da una eccezionale robustezza strutturale e da una superiore finezza aerodinamica, potevano affrontare affondate a velocità alle quali i Chato avrebbero perso le ali.

Sempre in numerose formazioni, aggressivamente condotte da piloti addestrati, i Polikarpov I-15 furono i primi avversari temibili incontrati dai piloti legionari.

In previsione del debutto dei caccia russi, a partire dalla seconda metà d'ottobre, le formazioni di Junkers Ju 52 e di Savoia S.81, impegnate contro le difese di Madrid, avevano cominciato ad essere scortate da non meno di sette od otto Fiat, affiancati da qualche raro Heinkel He 51.

Nello stesso tempo, pattuglie di due o tre CR.32 incrociavano in permanenza sopra le colonne nazionaliste per difenderle dalle veloci puntate dei "Katiuska" e dalle sporadiche incursioni dei Potez 54 ancora efficienti.

Nella mattina del 4 novembre, due squadriglie di Chato dipinti di verde scuro, sorvolarono a bassa quota i quartieri di Madrid per rincuorare gli scoraggiati difensori della capitale, indi puntarono rombando in direzione sud ovest, verso i sobborghi dove si combatteva.

Poche ore prima, le truppe nazionaliste avevano sloggiato i repubblicani dall'aeroporto di Getafe, protetti dall'alto da pattuglie di incrociatori caccia della **Cucaracha**. Ad una di queste, formata dai Fiat del capitano Dequal e del sergente Magistrini, toccò di affrontare il primo combattimento con i nuovi nemici.

Un'ora prima, gli avieri di Torrijos avevano spinto i due Fiat fuori dalle piazzole mascherate fra gli ulivi ai bordi del campo. Il decollo aveva sollevato come al solito nuvole di rossa polvere dall'arida pista in terra battuta. Una volta guadagnata quota con ampi giri sopra il campo, i Fiat si erano diretti a nord ovest, per raggiungere il settore di fronte loro assegnato. Mentre incrociavano sulle linee, una coppia di SB-2 a bassa quota aveva attirato la loro attenzione. Dequal e Magistrini si erano subito lanciati sulla scia dei bombardieri. Ben presto, inseguiti ed inseguitori erano arrivati sull'aeroporto di Cuatro Vientos, dove i Fiat erano stati affrontati da una squadriglia di I-15 reduce dalla parata su Madrid.

Dequal e Magistrini si erano disimpegnati dall'impari combattimento, grazie alle migliori caratteristiche velistiche dei Fiat. Ma nel valicare nuovamente le linee, Dequal aveva scorto un isolato Ro.37 alle prese con sette I-15. L'intervento dei due Fiat aveva salvato il Ro.37, il cui osservatore, un capitano spagnolo, era già stato ferito dal fuoco dei russi. Ma Dequal e Magistrini erano stati entrambi abbattuti. Dequal, disceso col paracadute in

10) I resti dell'SB-2 sono stati verosimilmente spediti in Italia a mezzo piroscalo (Telegramma CLKS n°65 a Ministero Aeronautica Roma, 14/11/XV E. F.; MAE, Spagna, Fdg. B.4) tuttavia l'A. non ha reperito traccia della loro consegna agli enti tecnici della Regia Aeronautica.

11) R. Bonomi op. cit. pag. 243.

zona repubblicana, era riuscito a riguadagnare le linee nazionali, invece Magistrini era morto (12).

Dopo questo primo successo, gli I-15 abbatterono lo Junkers Ju 52 del leutenant Kolbitz e ne danneggiarono un altro della squadriglia spagnola di Luis Pardo. Non intercettarono invece due grosse formazioni di Savoia S.81 e Ju 52, scortate da una quindicina di caccia Fiat ed Heinkel, impegnate in raids contro i sobborghi di Madrid, sia alla mattina, sia al pomeriggio.

Forse i piloti russi, allo loro prima uscita in combattimento, non arrischiarono una dura mischia capace di disperdere i loro aerei su una zona per essi non ancora familiare. Ipotesi non peregrina, poiché dopo i primi brevi combattimenti, due Chato, perso il contatto con la propria formazione, smarrirono l'orientamento, atterrando sulla Sierra Guadarrama, nei pressi di Segovia, dove furono catturati dai soldati del generale Mola (13).

All'indomani mattina, tre Ro.37, scortati da nove CR.32 comandati dal capitano Maccagno, dovevano eseguire attacchi a bassa quota in appoggio delle truppe di Varela avanzanti lungo la direttrice Valdemoro Madrid, ma appena arrivati nel cielo di Leganès furono attaccati da quindici Chato. Maccagno fu abbattuto, ma riuscì a paracadutarsi sebbene avesse una gamba maciullata da un proiettile esplosivo. Anche due Chato furono abbattuti ed uno si fracassò in pieno centro di Madrid, tentando di atterrare sul paseo de la Castellana.

Raccolto dai repubblicani, Maccagno fu, dopo Patriarca, il secondo pilota legionario catturato ad averne salva la vita. Trasportato in un ospedale di Madrid, subì l'amputazione della gamba colpita. Durante la convalescenza ricevette la visita del connazionale Giuseppe Di Vittorio, il comunista che dopo la seconda guerra mondiale divenne il capo della Confederazione Italiana del Lavoro.

Dopo il combattimento, i Fiat, nel volo di rientro a Talavera, avevano intercettato una pattuglia di Potez 54 abbattendone uno.

Per non deludere i madrileni che avevano assistito con il naso per aria agli accaniti duelli aerei, convinti che ogni velivolo caduto in fiamme fosse nazionalista, all'indomani il bollettino repubblicano annunciò l'abbattimento di cinque caccia avversari. Tuttavia il quartiere generale di Franco non fu da meno, rivendicando l'abbattimento di sette caccia russi e di un bombardiere Potez (14).

Il 6 novembre, il maggiore Fagnani condusse personalmente i suoi cacciatori in due missioni di scorta, che provocarono altrettanti accesi combattimenti.

Alle 10.00 circa, una formazione di Ro.37 e Ju 52 con la scorta diretta di alcuni Heinkel He 51, fu intercettata sulla periferia di Madrid da quindici Polikarpov I-15, che si avventarono senza avvedersi che a quota più elevata vegliavano due pattuglie, rispettivamente di sette e cinque Fiat. Nella prima fase del breve e cruento combattimento, i caccia tedeschi fronteggiarono con la consueta determinazione il primo urto dei più agili Chato.

Intanto alle loro spalle calavano in picchiata i cinque Fiat della prima pattuglia. I tedeschi avevano già perso due Heinkel, ma questi furono subito seguiti da due Chato in fiamme, dopodiché i russi ruppero il contatto, sottraendosi in tempo all'attacco in picchiata della seconda pattuglia di Fiat.

I caccia legionari erano rientrati al completo a Torrijos, ma tre, raggiunti da alcuni colpi, dovevano essere riparati, cosicché solo nove avevano potuto levarsi in volo, intorno alle 14.00, per scortare gli Junkers nel cielo di Madrid dove ebbero un secondo combattimento contro quindici Chato. Secondo i russi, i Chato avevano distrutto uno Junkers, ma in realtà tutti i trimotori tedeschi erano rientrati ad Avila, anche se qualcuno era stato ridotto ad un crivello dai colpi andati a segno. Furono invece gli SB-2 ad infliggere perdite all'aviazione nazionalista, con un bombardamento avvenuto nella giornata medesima sul campo di Avila, dove distrusse due Heinkel He 51.

Indubbiamente i russi stavano imprimendo una svolta radicale alla guerra aerea. I cieli, da alcune settimane dominati dai nazionalisti, erano nuovamente contesi ed ancora non erano entrate in battaglia due squadriglie di caccia I-16 e due squadriglie d'assalto, forti di trenta biplani Polikarpov R-5, sbarcate alcune settimane prima nei porti del Mediterraneo.

12) Le perdite impressionarono Bonomi, che la sera stessa spedì a Roma un cifrato con l'urgente richiesta di altri dodici caccia CR.32, con altrettanti motori di riserva (MAE, Spagna, Fdg, B.4: telegramma CLKS n°65).

13) P. P. Laureau, op. cit. pag. 398.

14) La ricostruzione dei combattimenti aerei del 5 novembre è basata su:

Rapporti n.66 // Attività 5 Novembre e n.67// Attività 6 Novembre, telecifrati da CLKS a Ministero Aeronautica, Roma (MAE, Spagna, Fdg, B.4)

J. Salas Larrazabal (op. cit. pag. 99)

M. Koltsov "Diario della Guerra di Spagna", Schwarz, Milano 1961, pag. 175).

P. P. Laureau (op. cit. pag. 63)

L'abbattimento di due I-15 nel combattimento del mattino e la morte di Serghei Tarkhov sono confermati da M. Koltsov, però con data sbagliata. I suddetti caccia furono abbattuti sulle verticali di Carabanchel e Villaverde, mentre i combattimenti del pomeriggio ebbero luogo sopra Légenes. A partire dal 5 novembre i caccia si affrontarono in compatte e numerose formazioni, rendendo ardua l'attribuzione delle vittorie, risultanti generalmente dalla collaborazione di più piloti. J. Salas Larrazabal accredita - probabilmente sovrastimandole - tre vittorie a Morato ed a Salas (due I-15 ed un Potez 54) sulle otto rivendicate dal bollettino nazionalista (n.d.A.).



Novembre 1936. Potez 540 della Escuadra España, uno degli ultimi attivi sul fronte di Madrid. Da sinistra: gli aviatori francesi Tison, Pieplu, Deverts, Maréchal, Nicolas, Audouin, Matheron. (Archivio Juan Arraez)

Consci dell'imminente pericolo, gli italiani avevano accelerato il montaggio degli ultimi Fiat e Ro.37 presso le loro officine di Tablada, mentre erano impazientemente attesi dalla Germania i 100 velivoli del corpo di spedizione promesso da Hitler al generale Franco.

La grande unità tedesca - la nota Legione Condor - arrivò in Spagna nella seconda metà di novembre con trentasei bombardieri Ju 52, trentasei caccia He 51, dodici ricognitori veloci Heinkel He 70, nove grossi idrovolanti bimotori Heinkel He 59 ed altri aerei di vario tipo. Oltre ai reparti aerei, la Condor comprendeva pure unità corazzate, artiglieria, reparti comunicazioni ed una poderosa contraerea armata con i modernissimi cannoni Flak "88" e con cannoni automatici Mauser da 20 e 37 mm.

Eppure, quantunque poderosa in rapporto allo scenario bellico spagnolo, la grande unità aerea tedesca ebbe sulle operazioni aeree un impatto inferiore alle aspettative.

Eccettuata la dozzina di ricognitori He 70, tutti gli altri aerei erano di tipo antiquato, con mediocri caratteristiche. I caccia Heinkel He 51 delle tre Jagdstaffeln si rivelarono talmente inferiori ai caccia russi, che i bombardieri Junkers Ju 52 - lentissimi e debolmente armati con appena due mitragliatrici leggere - dovettero invocare la protezione dei caccia Fiat. Questi ultimi, perfettamente all'altezza dei loro compiti, erano però troppo pochi per fare fronte a tutte le missioni richieste. Il comando nazionalista fu pertanto costretto a rinunciare ai bombardamenti diurni proprio nel momento cruciale della battaglia per Madrid. Passati alle azioni notturne, i bombardieri sprecarono molte bombe sulla vasta area urbana della capitale, con effetti più terroristici che militari e comunque ininfluenti sull'esito della battaglia per Madrid. Le azioni aeree diurne rimasero quasi esclusivo appannaggio dei Ro.37 e dei nuovi Heinkel He 70: tutti velivoli armati con bombe troppo leggere per avere efficacia contro le posizioni repubblicane.

L'assalto alla capitale

Le truppe del generale Varela trascorsero la notte tra il 6 ed il 7 novembre sulla linea Villaverde, Carabanchel Alto, Cuatro Vientos, a breve distanza dalle prime case di Madrid, meta agognata nei tre duri mesi di incessanti battaglie.

Varela metteva in campo circa 15.000 uomini ripartiti in nove colonne.

I più prestigiosi comandanti nazionalisti - Castejón, Asensio, Delgado Serrano e Tella - guidavano le colonne

d'attacco, formate da "tabores" marocchini e da "banderas" della Legión: le vere punte di diamante dell'Armata del Tajo. Di fronte a loro, in prima schiera diecimila uomini appartenenti a due nuove e bene inquadrare brigate miste dell'Ejército Popular de la República ed alla XI Brigata Internazionale. In seconda schiera 18.000 soldati regolari, più altre migliaia di miliziani madrileni come complementi per ripianare le perdite dei reparti di prima linea. Come nelle battaglie precedenti, i repubblicani avevano la superiorità numerica, ma questa volta avevano pure un'alta percentuale di combattenti addestrati, disciplinati, e abbondantemente dotati di armi automatiche, appoggiati da un centinaio di nuovi cannoni russi e dai reparti corazzati del generale Krivoshein.

La migliore preparazione repubblicana era nota al Quartiere Generale nazionalista, dove Franco ed i suoi generali discussero a lungo se conveniva attaccare frontalmente il centro urbano oppure avvolgerlo ai lati.

I generali Mola e Yagüe erano contrari a invischiare le loro truppe entro i meandri della grande città. Tuttavia Franco ritenne di non avere né le truppe né il tempo per tentare una manovra avvolgente. Fu deciso l'attacco frontale, brutale e diretto. Al momento di emanare gli ultimi ordini, Franco avvertì che i suoi comandanti non manifestavano la stessa granitica sicurezza delle precedenti battaglie. Forse qualche dubbio l'aveva pure lui quando congedò il generale Varela dicendogli: "Siempre tienes suerte. Haz un intento por tomar Madrid. Si damos prisa, aún podemos conseguirlo" (Hai sempre avuto fortuna. Abbi il proposito di prendere Madrid. Se ci affrettiamo, possiamo ancora farcela) (15).

Alle otto del 7 novembre le colonne nazionaliste attaccarono. La colonna Tella, con la quale combattevano tre batterie italiane da 65 mm ed una compagnia di carri leggeri Ansaldo con equipaggi spagnoli, irruppe nei sobborghi meridionali puntando verso il ponte de la Princesa, da cui si accedeva al quartiere urbano di Las Delicias. Dopo pochi metri, un fuoco infernale bloccò gli uomini di Tella. Identica sorte toccò alla colonna Barrón addentratasi nell'abitato di Carabanchel Alto. Ma questi erano solo attacchi diversivi.

Dietro consiglio del generale sovietico Goriev, il generale Miaja - da poche ore a capo della Giunta di Difesa lasciata nella capitale dal governo Caballero, precipitosamente trasferitosi il giorno innanzi a Valencia - collocò la XI Brigata Internazionale nel settore della Casa de Campo, dove le colonne Asensio e Castejón stavano preparando il principale attacco contro il perimetro difensivo della città.

A tarda sera, mentre le avanguardie nazionaliste, forzando il passaggio attraverso la Casa de Campo, si avvicinavano alle erte sponde del fiume Manzanares, sette Ju 52, sotto la copertura di CR.32 ed He 51, bombardarono i quartieri meridionali che Tella doveva nuovamente attaccare all'indomani mattina.

Nei due giorni seguenti, Tella avanzò combattendo accanitamente sino al Km 4 della strada di Toledo e Barrón prese Carabanchel Bajo, mentre le altre colonne, sotto il comando di Yagüe, dilagarono nella Casa de Campo; né valse a fermarle il contrattacco sferrato, nel mattino del 9, da quattro battaglioni, di cui uno internazionale, sebbene esso fosse stato appoggiato dai temibili carri T-26.

Alla sera del 9, i nazionalisti avevano tagliato in due la Casa de Campo ed avevano raggiunto la riva destra del Manzanares, a nord del Puente de los Franceses. Per ostacolare lo spostamento delle riserve repubblicane nel settore, le strade di comunicazione e le truppe repubblicane attorno alla Casa de Campo erano state bombardate, sia alla mattina sia al pomeriggio, da alcuni Ju 52 e da sette Ro.37 scortati da quindici Fiat. Nell'azione pomeridiana i caccia legionari si erano sbarazzati con relativa facilità di un gruppo di Chato, abbattendone due (16).

Fra il 10 ed il 12, la battaglia illanguidì, tuttavia l'attività aerea era proseguita intensa, registrando alcuni bombardamenti nazionalisti sui quartieri della riva sinistra del Manzanares, in prossimità dei contesi ponti de los Franceses e Nuevo. A loro volta, i bombardieri in quota Tupolev e gli assaltatori R-5 attaccarono a più riprese le posizioni della Casa de Campo, al riparo delle quali i nazionalisti attendevano il sopraggiungere di nuove unità di rincalzo.

Una progettata controffensiva repubblicana con l'armata del generale Pozas, in fase di organizzazione a sud di Madrid, fu anticipata da Franco che lanciò un deciso "a fondo" nella zona della Ciudad Universitaria.

Come al solito i generali di Franco facevano assegnamento sulla superiorità qualitativa delle loro truppe di mestiere per pareggiare il divario numerico con i repubblicani, tuttavia, mano mano che le colonne nazionaliste si addentravano fra le macerie degli edifici, si riduceva progressivamente la superiorità qualitativa dell'apparato militare nazionalista. La forza dei reparti si logorava nell'intrico dei fabbricati.

In tale genere di guerra, il vantaggio dell'addestramento, della disciplina e del collaudato valore individuale era bilanciato dall'ardore combattivo, che neppure ai repubblicani faceva difetto, tanto più che il loro morale era repentinamente risalito: merito degli aiuti russi, delle brigate internazionali, dell'orgoglio iberico, della ossessivante propaganda, degli slogan - di cui il più efficace era **¡NO PASARAN!** - ripetuti a sillabe scandite, martellanti come tamburi di guerra.

15) J. Martínez Bande, "La marcha sobre Madrid", op. cit. 287.

16) Rapporto: s. n. // Attività 9 Novembre, telegramma cifrato trasmesso il 9. XI. XV da CLKS a Ministero Aeronautica, Roma (MAE, Spagna, Fdg, B.4)

La battaglia della città universitaria

La seconda battaglia per la capitale ebbe inizio il 13 novembre. Diciottomila nazionalisti con ottanta cannoni affrontarono quarantamila repubblicani con centocinquanta cannoni (17).

Varela attaccò alla Casa de Campo, mentre a Sud di Madrid, le brigate di Pozas contrattaccavano al Cerro de los Angeles. Il presidio nazionalista riuscì a ricacciare dall'altura i disordinati e poco incisivi assalti della XII Brigata Internazionale e delle due colonne spagnole che la fiancheggiavano.

Al Cerro de los Angeles, gli antifascisti italiani del battaglione Garibaldi ebbero la loro prima e poco fortunata esperienza di combattimento, mentre all'altro lato di Madrid, alla Casa de Campo, i legionari italiani di un gruppo di batterie da 65 mm contribuirono con il loro fuoco a rintuzzare il contrattacco dell'XI Brigata Internazionale. Tuttavia la testa di ponte sul Manzanares fu ampliata di appena 200 metri ed anche altrove i progressi nazionalisti furono scarsi e duramente contrastati: soprattutto dagli aerei russi, molto attivi nel settore di Villa Verde, dove un terribile mitragliamento della colonna Tella aveva favorito il locale successo dei difensori.

All'indomani, mentre Varela concedeva una pausa di riorganizzazione alle sue provate truppe, l'aviazione nazionalista bombardò pesantemente i quartieri a cavallo del Manzanares, centrando e distruggendo il ponte di Segovia.

Alle prime luci del 15, i "tabores" marocchini furono lanciati all'assalto attraverso un guado del Manzanares, di fronte alla Città Universitaria.

L'impeto delle truppe di colore si infranse per tre volte di seguito fra le rive spazzate dalle infernali raffiche dei nidi di mitragliatrice repubblicani, sopravvissuti al fuoco di preparazione dell'artiglieria nazionalista.

Gli assalti furono sospesi in attesa di un intervento dell'aviazione, che si presentò in massa poco dopo le 16.00. Sommerse dagli esplosivi, le difese della Città Universitaria e del Puente de los Franceses furono temporaneamente neutralizzate.

Il fumo sollevato dalle bombe degli aerei aleggiava ancora sulle posizioni repubblicane oltre il fiume, quando su queste si scatenò il fuoco accelerato di tutte le armi automatiche e della artiglieria appostate dai nazionalisti alla Casa de Campo. I "tabores" ripartirono per la quarta volta all'assalto guidati dai loro temerari ed orgogliosi ufficiali spagnoli. Attraversato il Manzanares, essi dilagarono a passo di carica fra gli ampi prati erbosi della Città Universitaria. All'imbrunire avevano raggiunto lo Stadio e la Scuola d'Architettura.

Nella notte i nazionalisti fecero passare il fiume ad altre truppe ed all'indomani guadagnarono ancora terreno con una serie di travolgenti assalti, nell'ultimo dei quali, sul far della sera, sloggiarono l'XI Brigata Internazionale dalla Casa de Velasquez e gli anarchici della colonna Durruti dall'Istituto degli Ingegneri Agronomi.

Nella mattina del 17, i nazionalisti si apprestarono ad attaccare le trincee frettolosamente guarnite dai repubblicani ai margini del Parque del Oeste.

L'assalto era previsto per le 09.00. Un quarto d'ora prima tutti gli Junkers e Savoia disponibili dovevano bombardare le difese nemiche. Invece qualche minuto prima dell'ora fissata arrivarono i bombardieri repubblicani, che, micidiali e precisi, decimarono gravemente due "tabores" annidati nelle posizioni di partenza.

Indifferenti alle perdite, gli ufficiali condussero ugualmente le truppe all'assalto. A mezzogiorno, gli anarchici di Durruti erano in piena rotta, ma il tremendo pedaggio di sangue e l'esaurimento fisico degli attaccanti pose termine ai combattimenti intorno alle due del pomeriggio.

La battaglia riprese il 20, nel frattempo l'aviazione nazionalista aveva costantemente battuto a tappeto i quartieri fortificati circostanti la Città Universitaria. Seppure rinsanguate da due battaglioni freschi ed appoggiate con grande efficacia e precisione, sia dall'artiglieria sia dai bombardieri, le unità di fanteria nazionaliste erano arrivate al limite delle loro possibilità. D'altra parte i repubblicani avevano avuto il tempo di perfezionare il proprio dispositivo di difesa, che risultò impenetrabile, anche dopo il violentissimo bombardamento aereo effettuato tra le otto e le nove nel mattino del 20, che precedette l'ultimo tentativo di sfondamento nazionalista. "Tabores" e "banderas" della Legione non riuscirono ad avanzare di un palmo oltre le posizioni raggiunte nei giorni precedenti (18).

Tre giorni più tardi Franco decise di sospendere l'offensiva per tentare di aggirare a Nord le difese della Città Universitaria, ma, come si vedrà in seguito, il momento favorevole era passato.

17) J. Martínez Bande, "La marcha sobre Madrid", op. cit. pag.313.

18) Ibidem, pag.338.

“Chirri” contro “Rata”

Nei capannoni della base aerea di Tablada, il montaggio dei Fiat della 5ª Squadriglia era stato ultimato appena in tempo per permettere al reparto di intervenire nella seconda offensiva contro Madrid. L'11 novembre, lasciati i piaceri di Sevilla e le comodità dell'Hotel Andalusia, il capitano Mosca e otto dei suoi piloti portarono i loro CR.32 da Tablada a Torrijos, base della caccia legionaria schierata sul fronte di Madrid.

Con l'arrivo della 5ª Squadriglia, l'Aviación del Tercio ebbe in quel settore 32 caccia Fiat a Torrijos, 6 Savoia S.81 e 15 IMAM Ro 37 a Talavera, mentre altri 11 CR.32 ed un S.81 rimanevano in Andalusia con l'armata di Queipo de Llano.

I primi combattimenti avevano messo in evidenza i vantaggi dei biplani Polikarpov sopra i Fiat: un più stretto raggio di virata ed una migliore velocità ascensionale. Perciò alla ripresa dei combattimenti la caccia legionaria sperimentò nuove tattiche per meglio sfruttare il pesante armamento e l'alta velocità di picchiata dei propri velivoli. Inoltre, da allora i poi, i Fiat andarono in missione raggruppati in formazioni più massicce. Le piccole pattuglie, di tre od al massimo sei velivoli, impiegate in precedenza per fare fronte alle molteplici richieste dei comandi spagnoli, non potevano assolutamente sostenere l'urto dei grossi gruppi di quindici o venti caccia mandati in azione dai russi.

Impiegato con le nuove tattiche, il “Chirri” si rivelò per i piloti russi un avversario pericoloso, senz'altro più temibile degli Heinkel He 51 tedeschi.

Gli He 51 erano abbastanza meno veloci dei biplani I-15 eppure meno manovrabili. Inoltre i suoi piloti, con caparbia teutonica, commettevano l'errore di impegnare combattimento manovrato, ma venivano immancabilmente surclassati dagli I-15, che avevano un raggio di virata incredibilmente ridotto (19). I Fiat invece si lanciavano in picchiata a tutta velocità sopra gli I-15, evitando poi il combattimento manovrato. Il sistema “mordi e fuggi” dei Fiat palesò subito una sconcertante efficacia. Abili nel trarre partito, i piloti legionari, nel periodo novembre-dicembre 1936 distrussero in combattimento non meno di nove biplani I-15 “Chato” e tre I-16 “Rata”, perdendo appena cinque Fiat: risultato molto più rimarchevole delle apparenze, in quanto ottenuto nonostante ai russi fosse sempre rimasto il vantaggio di imporre o rifiutare il combattimento, mentre i caccia legionari erano vincolati alle lente formazioni di Ju 52 e S.81, che dovevano proteggere ad ogni costo.

Il 13 novembre, il **Gruppo Cucaracha** guidato dal maggiore Fagnani scortò per ben tre volte gli Junkers ed i Ro.37 che bombardarono i reparti repubblicani schierati sulla linea del Manzanares.

Durante l'ultima missione della giornata, intorno alle 12.25, 14 Fiat, 6 Heinkel He 51 ed alcuni Ju 52 furono intercettati da una ventina di “Chato”. Con una virata pronta e decisa, i caccia italiani si distaccarono dalla formazione puntando contro i più numerosi “Chato”, mentre i bombardieri proseguivano sulla loro rotta verso gli obiettivi prefissati, strettamente affiancati dagli Heinkel tedeschi (20).

Con alla testa i rispettivi comandanti di squadriglia, russi ed italiani si impegnarono con grinta e determinazione. Il cielo della metropoli fece da scena ad uno degli scontri aerei più epici della guerra. Migliaia di madrileni, dimentichi per un attimo dalle loro angosce, ammirarono affascinati i caccia che duellavano singolarmente od in pattuglie, manovrando con consumata maestria in virate cabrate, rovesciamenti rapidi, “Imperiali” e picchiate a tutto motore. I russi attaccarono con grande impeto nel tentativo di giungere a tiro dei bombardieri. Due I-15 precipitarono in fiamme: il comandante di squadriglia capitano Tarkov, si lanciò con il paracadute, ma fu mortalmente ferito dalle fucilate sparategli da terra da miliziani convinti di colpire un aviatore nemico (21).

I tedeschi persero gli Heinkel del capitano Heinrich e del luogotenente Eberhard, senza avere potuto fare molto per contenere l'attacco dei russi. Gli italiani ebbero due Fiat leggermente danneggiati: quelli del capitano Mosca e del sottotenente Mariotti. Il sottotenente Mariotti, nuovamente in azione nel medesimo pomeriggio, decollò insieme ad altri quattro cacciatori legionari dal campo di Torrijos, quando questo fu attaccato da tre “Martin Bomber”. I Fiat ne colpirono due, uno dei quali si incendiò e subito dopo esplose, ancora sopra Torrijos. L'altro cadde oltre le linee (22).

In totale, nei seppure aspri combattimenti del 13 novembre, erano andati perduti non più che una mezza dozzina

19) A. G. Lacalle, op. cit. pag. 25.

20) C. Ricci, “Vita di aviatore”, Mursia, Milano 1976, pag.31.

21) Dopo l'uccisione di Tarkov, il generale Miaja emanò un ordine per vietare l'uccisione dei piloti avversari, di cui imponeva la consegna ai comandi repubblicani per opportuni interrogatori (n.d.A.).

22) Pare che l'aereo fosse atterrato senza troppi danni, ma che i contadini avessero ucciso l'equipaggio, scambiando i biondi russi per aviatori tedeschi (C. Ricci, op. cit. pag.33).

na di velivoli tra le due parti. Ma, come al solito, le vittorie furono gonfiate per fini propagandistici.

I repubblicani, vantando il migliore apparato propagandistico, non esitarono ad annunciare che la loro aviazione - "La Gloriosa" aveva abbattuto dieci aerei nazionalisti, fra cui cinque Heinkel e due CR.32 nel combattimento di mezzogiorno (23).

L'Aviación del Tercio comunicò invece l'abbattimento dei due "Martin Bomber" di Torrijos e di sette "Curtiss" - due dei quali reclamati dai piloti spagnoli Morato e Salvador, che avevano partecipato al combattimento a bordo di CR.32. Tuttavia uno dei due "Curtiss" - quello del capitano Tarkov - fu quasi certamente abbattuto da un Heinkel tedesco.

A questo punto occorre rammentare che difficilmente i piloti impegnati in azione potevano tenere un esatto conteggio delle perdite inflitte all'avversario. Molti fattori favorivano le imprecisioni: sia l'elevato numero di aerei impegnati sia il repentino evolversi delle situazioni. Inoltre la tensione nervosa del combattimento alterava la corretta percezione degli eventi impedendo di apprezzarli con esattezza.

Lo stesso velivolo, colpito successivamente da più piloti durante un combattimento, veniva conteggiato più volte, inoltre gli aerei, che abbandonavano la mischia con a rimorchio una nera coda di fumo o che cadevano disordinatamente in vite, venivano dati per spacciati, mentre in realtà avevano riportato danni che non impedivano loro di atterrare e di ritornare in azione dopo opportune riparazioni (24).

Tra il 14 ed il 15, Junkers e Ro.37 scortati da grossi pattuglioni di quindici-sedici CR.32, appoggiarono il forzamento del Manzanares da parte dell'Armata d'Africa. Il mattino del 15, i russi mandarono per la prima volta in azione una pattuglia di I-16, ma questa incappò nei Fiat che rivendicarono l'abbattimento di un monoplano, contro lievi danni ad uno e dei loro. L'imminente debutto in forze delle due squadriglie di I-16 stava, però, per aprire una crisi nella caccia nazionalista, che sarebbe stata resa ancora più acuta dalla quasi assoluta impotenza degli Heinkel tedeschi di fronte ai nuovi caccia monoplani sovietici.

Le prime avvisaglie dei mutati rapporti di forza si ebbero il 16 novembre. Nella mattinata, un bombardamento di Junkers - scortati da 14 Fiat - sui principali centri di resistenza repubblicani compresi fra la caserma Montana, l'Ospedale Clinico ed il Paseo de Rosales, fu effettuato senza alcun serio contrasto da parte dei Polikarpov.

Una successiva incursione a bassa quota, sulle trincee della Città Universitaria di alcuni Ro.37, scatenò la reazione dei "Chato" della squadriglia del capitano Richagov, protetta ad alta quota da quattro I-16. All'attacco in picchiata dei russi, risposero quattordici CR.32, i quali, divisi in pattuglie di tre o quattro velivoli scalate in quota, vegliavano sui Ro.37. Combattimento breve ed accanito. Alla sera il solito burocratico conteggio di vittorie e perdite. I repubblicani annunciarono l'abbattimento di cinque CR.32, invece tutti i Fiat ed i Ro.37 erano rientrati alla base, ancorché alcuni fossero sfioracchiati da pallottole. Il comando legionario annunciò la distruzione di due caccia nemici ed il danneggiamento di altri due, mentre fu abbattuto solo il "Chato" del comandante di squadriglia Pavel Richagov (25).

Nei giorni seguenti, l'aggressività dei russi aumentò di pari passo con il crescere del numero degli I-16 attivi.

Per comprendere il cambiamento introdotto nei rapporti di forza dai Polikarpov I-16 è necessario un cenno alle caratteristiche salienti di questo d'aereo: il primo caccia monoplano a carrello retrattile prodotto in serie. Tecnicamente superiore al coevo caccia monoplano Boeing adottato dall'USA Army, era stato ritenuto dai nazionalisti una replica di quest'ultimo, costruita su licenza in Russia. Ciò gli aveva meritato l'appellativo di "Boeing" sebbene pochissimo somigliante all'aereo americano. Successivamente, chiarito l'equivoco, fu denominato "Rata" (topo) perché quando le squadriglie di I-16 si presentavano a bassa quota su Madrid, sembravano sbucare da terra come branchi di topi.

La designazione ufficiale repubblicana era invece "Caza Mosca" (caccia Mosca) o più brevemente "Mosca" (26).

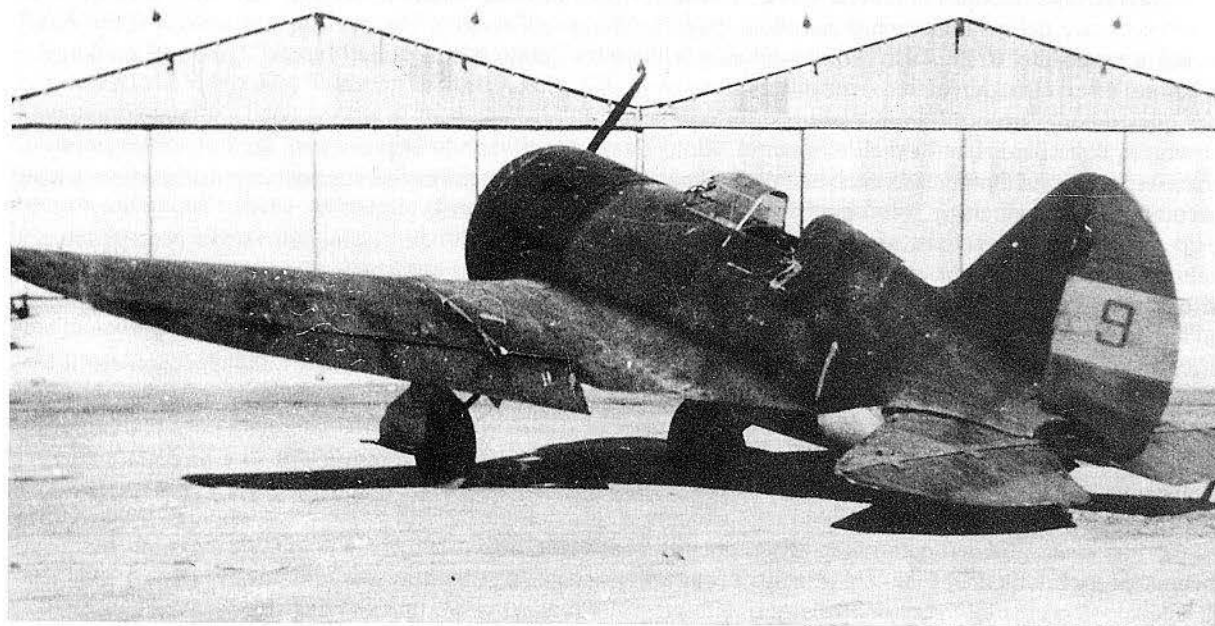
I "Mosca" superavano di 75 Km/h la velocità massima dei Fiat CR.32 e salivano molto più rapidamente, ma

23) M. Koltsov, op. cit. e A. G. Lacalle op. cit. pag. 189.

24) Ambedue le aviazioni avversarie sopravvalutarono sistematicamente le perdite nemiche, sia per motivi propagandistici sia per le obiettive difficoltà di valutazione proprie del combattimento aereo. La documentazione consultata, ha permesso all'autore di stimare con sicurezza le perdite dell'Aviazione Legionaria. Per una stima prudenziale delle perdite repubblicane - in particolare di quelle mai rivelate dall'Aviazione Sovietica - si sono sempre cercate più conferme da documenti, bibliografia e testimonianze. Il ritrovamento dei velivoli abbattuti, la cattura o la morte dei piloti, sono state considerate prove attendibili. Quando l'origine dell'informazione è unica, la circostanza è indicata nel testo (n.d.A.).

25) Rapporto: 77// Attività 16 Novembre, telegramma cifrato trasmesso il 16. 11. 1936 da CLKS a Ministero Aeronautica, Roma (MAE, Spagna, Fdg, B.4); P. P. Laureau, op. cit. pag. 64.

26) Gli I-16 "Mosca", ebbero dai nazionalisti la denominazione di "Rata" (in lingua castigliana, "rata" significa topo) (Bonomi, op. cit. pag. 211).



Polikarpov I-16 tipo 6 ("Mosca" per i repubblicani, "Rata per i nazionalisti) : due mitragliatrici alari Shkas 7, 62 mm, velocità 450 Km/h. Il primo monopiano a carrello retrattile impiegato in combattimento. Apparentemente imbattibile, trovò inaspettatamente un temibile avversario nel CR.32 (375 Km/h).
(foto Collezione Ferdinando Pedriali)

erano loro inferiori nella manovrabilità e nell'armamento, costituito da due mitragliatrici leggere 7,62 mm. Shkas a tiro ultra rapido - divenute poi quattro sull'I-16 tipo 10 arrivato in Spagna nel 1937 - il cui tiro difettava di precisione (27).

Nel complesso le prestazioni non davano al velivolo russo un incolmabile margine di superiorità sopra il Fiat, anzi i suoi piloti temevano il combattimento manovrato col caccia italiano. Cercavano quindi di avvalersi della più alta velocità dei loro mezzi, attaccando i CR.32 con rapide puntate (28). Dalla sua, il Fiat aveva una eccezionale robustezza strutturale che gli permetteva di surclassare in picchiata i russi e di assorbire meglio i danni dei combattimenti.

Mentre nella Città Universitaria l'Armata d'Africa giocava le sue ultime carte nel tentativo di spezzare la resistenza di Madrid, l'aviazione nazionalista proseguì con gli attacchi diurni in massa nonostante la crescente opposizione della caccia russa.

Intorno alle 8,30 del mattino del 17 novembre, alcuni Junkers, due Savoia S.81 e cinque Ro.37 seguiti da quattordici CR volavano alti in direzione del Parque del Oeste, dove il loro intervento era atteso per spianare la strada all'assalto risolutivo mirante a raggiungere la Plaza de España. Gli aerei erano prossimi all'obiettivo, quando, come uno nugolo di falchi, un folto stormo di nuovi "Rata" proveniente da Nord saettò su loro.

Da terra, le truppe delle brigate internazionali, già in attesa della scarica di bombe, videro invece con sollievo i bombardieri nazionalisti fare dietro front, mentre i Fiat accettavano il combattimento (29).

27) Testimonianza all'A. del generale Irzio Bozzolan, Torino 28 gennaio 1983.

28) C. Ricci, op. cit. pag.34.

29) Il combattimento aereo fu attentamente seguito dai volontari del battaglione "Garibaldi", in linea alla Città Universitaria insieme al commissario politico della XII Brigata Internazionale, il comunista Luigi Longo, cui dobbiamo questa descrizione: " Un apparecchio abbandona la zuffa lasciando dietro di sé una grande coda di fumo. Vola verso il territorio nemico, è certamente fascista. Un grande applauso a terra ne saluta la dipartita. (.....) un caccia sorpreso e mitragliato da altri due dall'alto, precipita senza scampo a terra descrivendo nel cielo una scia di fuoco. ((E' fascista! E' fascista! Bene! Urrà!)). Purtroppo a sera apprendiamo che era nostro" (Luigi Longo, "Le brigate Internazionali in Spagna", Editori Riuniti, Roma 1972, pag. 90).

Quella sera l'Aviación del Tercio comunicò l'abbattimento di due "Rata", mentre il comando della "Gloriosa" ammise per la prima volta la perdita di un aereo di tale tipo. Tuttavia, le perdite russe furono compensate dal fallimento del bombardamento nazionalista, il quale, fatto a tempo, sarebbe stato esiziale per i repubblicani già in crisi per la scarsa tenuta delle colonne anarchiche di Durruti.

Nel pomeriggio, una pattuglia di Ju 52, con sette CR.32 di scorta, riuscì a filtrare nel cielo della capitale ed a bombardare le posizioni repubblicane, ma senza alcun risultato pratico sull'andamento della battaglia, in quanto i "tabores" marocchini e le "banderas" del Tercio si erano già esauriti nei sanguinosi assalti del mattino.

I comandi nazionalisti però non demordevano e seguirono martellare gli stessi obiettivi con Junkers, Savoia e Ro.37, il cui numero era aumentato nei giorni precedenti, con l'arrivo al fronte dei primi aerei della Legione Condor e di cinque Ro.37 italiani.

L'ultimo grande assalto alla Città Universitaria fu deciso per il 19.

Al mattino, alcuni Junkers attaccarono scortati da 16 Fiat al comando del maggiore Fagnani. Al pomeriggio, una massa di quasi sessanta aerei mosse contro Madrid - 18 Ju 52, 4 Savoia S.81, 12 Ro.37, 16 Fiat e 9 Heinkel He 51 - seguita con attenzione dal generale Mola, installatosi con alcuni alti ufficiali sulla torretta della caserma di Lévenes. Il bombardamento venne eseguito con la massima precisione sul quartiere della Città Universitaria, mentre in alta quota i caccia italiani e tedeschi impegnavano una accanita battaglia con l'intera massa delle squadriglie di I-15 e di I-16. Un saettante sciame di Polikarpov puntò con decisione sui bombardieri, mentre Fiat ed Heinkel si preparavano a sostenerne l'urto. I Ro.37, che erano stati mandati in volo senza il consueto carico di bombe, si strinsero accanto ai Savoia ed agli Junkers, pronti a respingere con le mitragliatrici gli assalitori eventualmente filtrati attraverso lo schermo dei caccia (30).

Due "Rata" caddero sotto i colpi dei CR.32, mentre la Legione Condor perse due Heinkel 51 e due Ju 52, senza alcuna contropartita.

Nei giorni successivi, il maltempo ostacolò le operazioni aeree ed i combattimenti nella Città Universitaria si spensero lentamente.

La sorpresa di Talavera

La mattina era grigia e umida. Sul campo del Prado de Arca (Talavera), base avanzata dei biplani Ro.37 e dei trimotori Savoia S.81 dell'Aviación del Tercio, passavano basse gonfie nuvole spinte da un vento leggero.

Il sergente pilota Labanti era intento a controllare un "Romeo", appena rifornito di carburante e di nastri per le mitragliatrici.

A Labanti spettava la prima crociera di protezione della giornata sopra il campo, ma a differenza di altri più anziani colleghi, il giovane sottufficiale bolognese non detestava quel genere di missioni, interminabili, tediose e piene di freddo. Quando era arrivato in Spagna, sul suo libretto erano registrate in tutto 63 ore di volo, effettuate dopo il brevetto militare, perciò per lui ogni occasione era buona per volare ed accumulare esperienza.

Sei giorni prima, Labanti era decollato da Sevilla-Tablada con destinazione Talavera, assieme ad altri due Ro.37 ed a un S.81 in funzione di aereo guida, pilotato dal colonnello Bonomi. Nel sorvolare la Sierra Morena, la piccola formazione dapprima aveva incontrato sparsi cumuli di nubi, mutatisi poco più avanti in un grosso temporale, entro il quale gli aerei si erano persi di vista (31).

Isolato entro una compatta coltre di nubi e privo della guida dell'S.81, Labanti si era trovato a dovere scegliere fra poche alternative, tutte egualmente rischiose. Poteva proseguire sulla rotta per Talavera, a quota invariata, con il pericolo di fracassarsi contro una cima della Sierra Morena. Oppure poteva salire, sino a bucare il tetto dell'ovattato cieco muro di vapori. Una volta fuori avrebbe deciso se proseguire o tornare indietro.

30) Il colonnello R. Bonomi scrisse nelle sue memorie che il combattimento fra i caccia legionari e russi era avvenuto nella mattina, invece esso ebbe luogo nel pomeriggio, nel corso del secondo bombardamento (confrontare R. Bonomi op. cit. pag. 215 con: MAE, Spagna, Fdg. B.4 - C. Ricci, op. cit. pag.35 - L. Longo, op. cit. pagg. 95, 96).

31) Gli equipaggi dei tre RO 37 erano:

aereo capopattuglia: tenente pilota Rabino, osservatore principe Alvaro d'Orleans Borbone.

1° gregario: sergente pilota Angelo Fazi, osservatore principe Alfonso d'Orleans Borbone.

2° gregario: sergente pilota Dante Labanti, osservatore 1° aviere motorista Rossi.

Testimonianza e documenti di volo del Rag. Dante Labanti (Bologna, 10 ottobre 1981).

Aveva cabrato a tutto motore sinché, a 3.500 metri le nubi si erano sfilacciate ed infine si era trovato nell'aria chiara, illuminato dalla confortante luce del sole. Nessun aereo in vista. Lontano, a Sud, ai limiti dell'orizzonte, in direzione di Cádiz, il cielo appariva più chiaro. A Nord: nubi e nubi. Ma non era impossibile una schiarita sopra Talavera. Aveva nei serbatoi carburante per quasi quattro ore di volo, sufficienti per tentare di raggiungere Talavera. Se entro un'ora non avesse trovato il campo, avrebbe avuto ancora abbastanza autonomia per riguadagnare la base di Tablada.

Dopo una mezz'ora di volo in direzione Nord, fra i cumuli di nubi che cominciavano a diradarsi, aveva intravisto le arcate del ponte romano di Merida, chiaro punto di riferimento sulla rotta per Talavera. Mentre emetteva un profondo sospiro di sollievo, Labanti si era compiaciuto della provvidenziale ispirazione avuta al mattino, mentre attendeva l'ora del decollo, di studiarsi attentamente la grande mappa murale dell'Extremadura esposta in un salone dell'aeroporto di Tablada.

Aveva bene impressi nella memoria i principali punti di riferimento della regione, fra i quali ricordava con chiarezza l'antico acquedotto e la sua posizione, che ora, localizzati sulla sua carta Michelin, gli permettevano di correggere l'angolo di rotta con l'aiuto della bussola (32). Poco più di mezz'ora dopo, il suo "Romeo" aveva posato le ruote sul campo di Prado de Arca.

Non tutti i compagni di formazione di Labanti erano stati ugualmente fortunati. Uno dei Ro.37, perso il contatto con gli altri aerei, aveva tentato di rientrare a Tablada, indi, smarrito l'orientamento, aveva tentato un atterraggio di fortuna nei pressi di Monasterio, ma era capottato incendiandosi. Nell'incidente avevano trovato la morte il pilota, sergente pilota Angelo Fazi, e l'osservatore spagnolo, principe Alfonso d'Orleans Borbone.

All'incirca negli stessi giorni in cui Labanti era arrivato a Talavera, Enrique Castro Delgado, organizzatore del celebre 5° Reggimento comunista insieme all'italiano Carlo Vidali (Carlos Contreras), aveva progettato un audace colpo di mano su Talavera. La città, importante centro logistico nazionalista e sede di due aeroporti, era lambita dal fiume Tajo, il quale segnava la linea di demarcazione fra il territorio nazionalista e quello repubblicano. In realtà una fascia larga alcuni chilometri oltre la riva sinistra del fiume era terra di nessuno, percorsa da rare pattuglie.

Una scarsa guarnigione nazionalista, frazionata in radi capisaldi, presidiava la linea, che all'altezza di Talavera poteva essere varcata da un ponte sul Tajo controllato da piccolo posto di guardia.

Alle prime ore del 24 novembre, una colonna autocarrata repubblicana aveva trasportato circa 1.500 soldati ed una batteria di obici sino alle colline sovrastanti la riva sinistra del fiume, in una località distante circa 3 Km. in linea d'aria dal campo di Talavera. Lasciati gli autocarri, i miliziani si erano messi in marcia verso il ponte, mentre gli artiglieri mettevano in postazione i loro pezzi. Davanti alle bocche dei cannoni, stava il campo d'aviazione oltre il Tajo, inerme come un bersaglio da esercitazione.

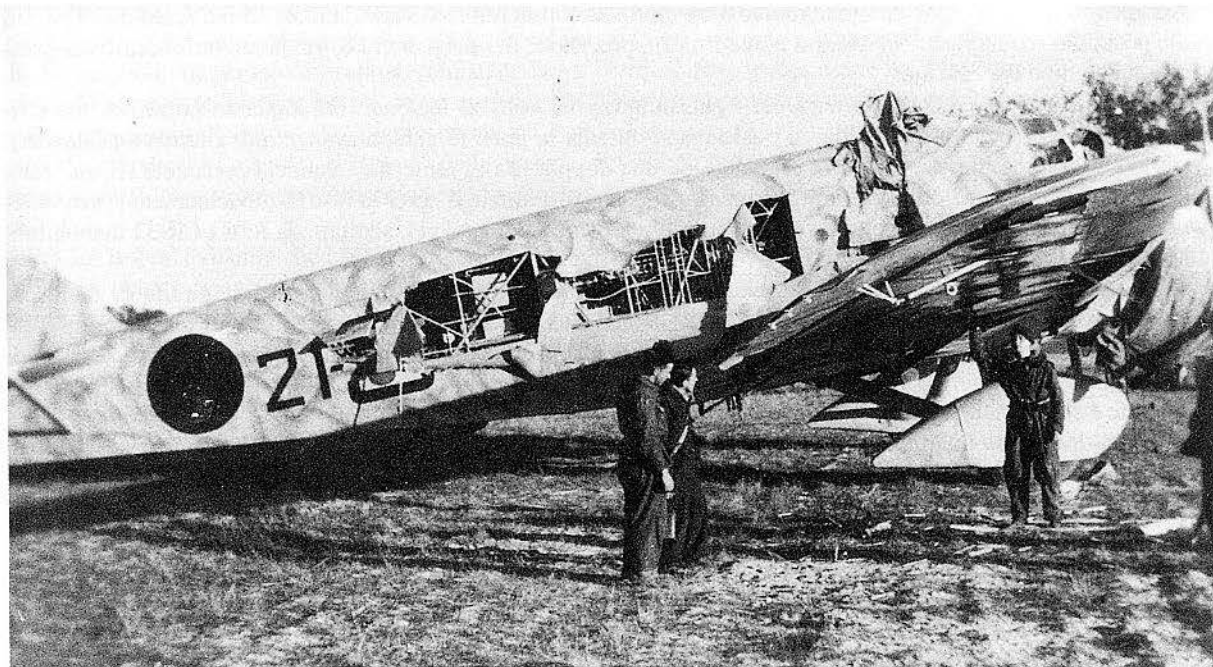
Alle 9,30, impaziente di entrare in azione, il comandante della batteria ordinò di aprire il fuoco mentre ancora la fanteria non aveva raggiunto il ponte. I secchi botti delle prime due granate esplose sul campo colsero di sorpresa il sergente Labanti. Dapprima egli pensò ad un bombardamento aereo. Alzò gli occhi al cielo, poi la situazione gli fu chiarita da un anziano sottufficiale, veterano della Grande Guerra, che puntando un dito verso il Tajo, gli indicò le vampe dei colpi in partenza: rosse sullo sfondo scuro delle colline. Nel frattempo una telefonata aveva dato l'allarme al comando della caccia legionaria a Torrijos.

Meno di mezz'ora dopo l'inizio dell'attacco, sei Fiat CR.32 si avventarono contro i repubblicani oltre il fiume, accolti da un intenso fuoco d'armi leggere. Appena sottoposta alle indavolate passate a mitraglia dei caccia, la batteria rallentò il tiro, cosicché, fra i colpi fattisi più radi, decollarono i Ro.37 di Labanti e del capitano Colacicchi, accorso da Talavera alle prime cannonate.

I due ricognitori legionari arrivarono sulla colonna mentre i Fiat rientravano dopo avere esaurito le munizioni. Colacicchi e Labanti investirono truppe e cannoni con precisi lanci di bombe e scariche di mitragliatrice. Dopo giunsero gli Junkers di Naval Moral carichi delle bombe da 250 Kg. originariamente destinate ad una incursione su Madrid, interrompendo definitivamente l'azione della colonna repubblicana.

Sorprendentemente le granate repubblicane non avevano arrecato danni agli aerei, abilmente decentrati ai bordi del campo, mentre fra il personale si era avuto un solo ferito leggero.

32) Le carte stradali Michelin, scala 1/400.000 furono comunemente usate dagli aviatori legionari per l'intera durata della guerra civile in mancanza di adeguate carte di navigazione aerea. Nelle carte Michelin particolari colorazioni evidenziavano le zone di interesse turistico, mentre erano quasi del tutto trascurate le indicazioni di importanti punti topografici di riferimento, quali cime montane, fiumi, viadotti ecc. (Testimonianze all'A. del generale A. Mantelli, Roma marzo 1981, e del comandante Gildo Simini, Roma marzo 1981).



Talavera de la Reina, 25 novembre 1936. Vistosi, ma non irrimediabili i danni dell'incursione dei Tupolev. L'S.81 N°9 del colonnello Bonomi tornerà presto in azione. (Museo Caproni di Taliedo)

La caccia tedesca lascia la lotta

Talavera era pericolosamente esposta anche agli attacchi dall'aria, come presto dimostrarono con ripetuti raids gli aerei repubblicani i quali, volando sul proprio territorio, potevano avvicinarsi alla città senza essere tempestivamente avvistati dalle vedette nazionaliste.

Nel pomeriggio di mercoledì 25 novembre, sei "Katiuska" piombarono improvvisi su Gamonal - uno dei due campi di Talavera appena occupato dai "Romeo" e dagli S.81, colà spostati dopo la sorpresa del giorno precedente. Le bombe dei russi riempirono di crateri le piste infliggendo seri danni ad un paio di Ro.37 ed al trimotore Savoia S.81 solitamente usato da Bonomi.

Visto che la zona si prestava troppo alle sorprese, il comando legionario decentrò a Càceres sei Ro.37 e avviò l'allestimento di un nuovo campo a Velada, 20 Km. da Talavera.

Nel frattempo, il comando della Legione Condor, constatati i magri risultati ottenuti dai propri caccia nelle battaglie aeree sul fronte madrileno, si era convinto che l'inequivocabile inferiorità tecnica degli Heinkel He 51 causava dolorose quanto inutili perdite fra i piloti tedeschi. Aveva perciò deciso di ritirare gli He 51 dai combattimenti, lasciando i Fiat legionari a battersi da soli in difesa delle formazioni da bombardamento. Per nulla imbarazzati dalla crisi aperta dalla defezione dei loro caccia, i tedeschi chiesero agli italiani di sobbarcarsi un ulteriore sforzo mandando in Spagna altri Fiat CR.32.

Il 6 dicembre, fu convocata in Roma una riunione italo tedesca di alto livello, che sotto la presidenza di Mussolini affrontò il problema dell'aumento degli aiuti militari a Franco. In rappresentanza di Hitler, l'ammiraglio Canaris fu pronto a sottoscrivere un accordo che assegnava alla Germania il compito di potenziare i reparti da bombardamento, mentre la Regia Aeronautica doveva incrementare quelli da caccia.

Sul fronte centrale, intanto, le grosse formazioni di venti o trenta "Mosca" e "Chato" mantenevano uno stretto controllo dello spazio aereo, mentre i velocissimi bombardieri Tupolev SB-2 operavano senza scorta caccia.

Per contro, dopo il ritiro dai combattimenti della caccia tedesca, l'aviazione nazionalista doveva fare affidamento esclusivamente sui Fiat CR.32 legionari, bastanti per la scorta di un ridotto numero di missioni diurne. Pertanto parte degli Junkers e dei Savoia passò alle incursioni notturne. Tuttavia il tonnellaggio complessivo delle bombe sganciate sugli obiettivi dagli S.81 non subì alcuna diminuzione.

Notte dopo notte, gli S.81 compivano due o tre missioni consecutive, avvicinandosi ad intervalli di 15 minuti sulle posizioni repubblicane in Madrid e dintorni. La precisione dei tiri non era ovviamente ottimale, ma la pressione sul nemico era costante.

L'organizzazione predisposta a terra per i voli notturni dei velivoli legionari era alquanto primitiva, ma efficiente. Gli S.81 decentrati a Velada, si trasferivano durante la notte al campo avanzato di Gamonal (Talavera), usato come trampolino. La pista era segnalata da una doppia fila di lanterne a candela precedute da due falò, tenuti accesi durante decolli ed atterraggi, mentre alle segnalazioni agli aerei in fase di avvicinamento provvedeva il faro mobile di una autovettura requisita. Solo una ventina di Junkers, scortata da tutti i CR.32 disponibili, continuò ad operare alla luce del giorno.

Il 29 novembre, Franco aveva iniziato una nuova offensiva contro Madrid, tentando di aggirarla da Nord per tagliarne i collegamenti con il fronte sulla Sierra Guadarrama. Pozuelo ed Humera erano stati presi, e poi subito ripresi causa un fortissimo contrattacco repubblicano. Era la prima volta che l'esercito della Repubblica si dimostrava capace di manovrare anche in campo aperto, conseguendo significativi successi pure negli attacchi sferrati di notte e sul far dell'alba.

Questi ultimi erano una inusitata novità, poiché, prima di allora, mai l'orario dei combattimenti aveva violato il riposo notturno (33). Il 16 dicembre, a battaglia finita, i nazionalisti si erano trovati attestati circa 5 Km. oltre le posizioni da cui erano partiti.

L'offensiva contro le basi aeree nazionaliste

Nel corso dell'offensiva di dicembre, l'attività aerea era stata molto intensa, ma il numero dei combattimenti aerei si era ridotto sebbene ogni giorno i caccia legionari sfidassero i Polikarpov presentandosi in forze al seguito delle formazioni di Ju 52 e Ro.37. Con un repentino cambiamento di tattica l'aviazione russa, adesso cercava di distruggere a terra gli aerei nazionalisti invece di affrontarli nell'aria. Formazioni di bombardieri SB-2 e di grossi biplani d'assalto R-5 - di cui trenta esemplari erano appena arrivati in Spagna - erano stati inviati ad attaccare l'aviazione nazionalista entro le sue stesse basi, che venivano individuate con estrema rapidità dai servizi d'informazione repubblicani.

Al nuovo campo di Velada - rimasto segreto per non più di ventiquattro ore - toccò saggiare l'esordio degli R-5. Il 2 dicembre, intorno alle 13.00, diciotto biplani R-5 spuntarono bassissimi dal crinale di una collina attorno a Velada, puntando senza esitazioni sulle aree di decentramento degli S.81. Gli R-5, pilotati da russi, si avventarono rasenti al suolo sparando contemporaneamente con le cinque mitragliatrici di bordo e mollando bombe da 30 e 50 Kg. dotate di spolette ad esplosione ritardata. Tre S.81 furono più o meno danneggiati, ma uno degli assaltatori fu costretto all'immediato atterraggio sullo stesso campo di Velada, colpito al motore da alcune fortunate fucilate sparate dai falangisti di guardia (34).

L'attacco degli R-5 era stato preceduto da una finta di tre "Martin Bomber" su Talavera, che aveva allontanato i due CR.32 della sezione di vigilanza. Tuttavia l'astuzia non era bastata. Il sottotenente Cenni ed il suo sezionario, allontanati dalla puntata dei bimotori russi, avevano rinunciato all'inseguimento per ritornare su Velada proprio mentre gli R-5 se ne stavano allontanando. I CR.32 avevano raggiunto e mitragliato i lenti biplani, mandandone tre a fracassarsi al suolo, compresi i due scontratisi in volo durante il combattimento (35).

Intanto a Velada, due aviatori russi balzati fuori dall'aereo abbattuto, erano stati subito circondati da guardie falangiste e da avieri legionari. Allora il luogotenente pilota Tupikov, estratta la pistola, aveva sparato all'osservatore ferendolo, poi aveva rivolto contro di sé l'arma uccidendosi. Il russo ferito, un certo Volkov, trasportato all'ospedale di Talavera, era stato più tardi interrogato da Bonomi e Muti tramite un giovane emigrato russo, motorista nell'aviazione di nazionalista, che fungeva da interprete. Il comandante dell'Aviación del Tercio era rimasto colpito dalla dignitosa fermezza del sovietico, il quale non fece alcuna rivelazione (36).

33) E. Faldella, op. cit. pag. 173.

34) Ibidem, pag. 175.

35) Dopo l'attacco degli R-5 sul campo di Velada, la situazione degli S.81 dell'Aviación de el Tercio era la seguente:

n° 2 efficienti (Velada)

n° 2 riparabili in breve tempo (Talavera)

n° 1 fuori uso, in fase di smontaggio a Talavera per invio a Tablada per grandi lavori.

n° 2 in riparazione (grandi lavori) a Tablada

(MAE, Spagna, Fdg. B.4, Telegramma n°94 del 4/11/1936).

36) Nei giorni seguenti alcuni piloti italiani si recarono all'ospedale di Talavera per una visita di cortesia all'aviatore sovietico. All'ospedale constatarono che non gli erano state prestate cure dal momento del ricovero. Interpellata dai legionari, una suora infermiera rispose crudamente: "Rojos! Tienen matarlos todos!" (Rossi! Bisogna ucciderli tutti!). Certamente la religiosa ricordava le orrende violenze toccate a sue consorelle cadute in mano dei "rossi" nei primi mesi della guerra, tuttavia l'aviatore russo ricevette ugualmente adeguate cure ed in seguito fu scambiato con aviatori legionari catturati (testimonianza del rag. Dante Labanti all'autore, Bologna 10 ottobre 1981).

Il costoso esordio degli R-5 a Velada non aveva tuttavia scoraggiato il maggiore Vochev, comandante del gruppo degli aerei d'assalto. Il 4 dicembre, gli R-5 colsero un buon successo a Naval Moral, dove danneggiarono tre Ju 52 spagnoli, ma persero due apparecchi su dodici a Torrijos, dove incapparono nei Fiat della sezione di protezione. D'altra parte Torrijos era vuoto, in quanto i CR.32 erano appena stati trasferiti nel vicino campo e meglio attrezzato campo di Barciene. Tenacemente, gli R-5 erano tornati su Torrijos anche il 7 dicembre, perdendo altri due apparecchi mandati al tappeto dalla sezione di vigilanza. Poche ore più tardi, i CR.32 abbatterono un terzo assaltatore, mentre con altri cinque compagni era impegnato nel bombardamento della stazione ferroviaria di Talavera (37).

Era sin troppo evidente che i biplani d'assalto R-5 - "Papagayos" per i nazionalisti - erano troppo lenti e vulnerabili per operare senza scorta caccia, tuttavia, nonostante le perdite subite, causarono non pochi fastidi portando numerosi attacchi sul fronte di Madrid e nelle sue immediate retrovie.

Nei giorni 5 e 6 dicembre, in combattimenti sulla Casa de Campo, i CR.32 di scorta a "Romeo" operanti a bassa quota, abbatterono due "Rata" ed un "Chato", però due caccia legionari (tenente Larsimont, sergente Ferrari) venivano danneggiati e costretti ad atterraggi fuori campo.

Ai primi di dicembre, nella lontana Andalucía, i Fiat attaccarono a volo radente il campo di Guadix, incendiandovi un "Chato" ed un vecchio Breguet XIX, inoltre il Fiat pilotato dallo spagnolo Bermudez de Castro, dopo un lungo inseguimento, abbatté in fiamme sopra Castilblanco uno dei cinque SB-2 che avevano appena bombardato la base di Tablada.

Nella seconda metà del mese il maltempo ostacolò le operazioni aeree e l'aggressività della caccia russa palesò un ulteriore calo: in molte occasioni i sovietici si limitavano a seguire a distanza le formazioni nazionaliste guardate da forti gruppi di CR.32 (38).

Nell'antivigilia di Natale, uno dei pochi Potez 54 ancora in azione sul fronte centrale fu spedito ad infrangersi sul fianco di una collina dal fulmineo attacco di cinque Fiat, condotti dal maggiore Fagnani, sotto il naso di sei "Rata" di scorta, di cui uno fu abbattuto. Con queste due ultime vittorie l'Aviación del Tercio concludeva le operazioni di dicembre, durante il quale essa aveva perduto più aerei per incidenti che per azione nemica. Infatti il 19 ed il 20, il capitano Mosca ed il sottotenente Ceccherelli perivano sfasciando i loro Fiat sull'aeroporto di Tablada. Infine un Ro.37 con equipaggio spagnolo era abbattuto per errore da tre Heinkel della Condor, i cui piloti erano convinti di aggiudicarsi un R-5 russo.

La latitanza della caccia germanica dalle battaglie aeree aveva accentuato il logorio dei reparti caccia legionari, spingendo il tenente colonnello Bonomi ad adottare nuovi metodi d'impiego dei CR.32. L'esperienza di due mesi di dure battaglie contro l'aviazione russa aveva dimostrato che, per avere successo contro le grandi formazioni di caccia Polikarpov, occorreva operare con reparti numerosi. Pertanto il gruppo **Cucaracha** ebbe l'ordine che, a partire dal 20 dicembre, le crociere lungo la linea del fronte dovevano essere condotte da forze non inferiori ad una squadriglia. La formazione di combattimento doveva essere formata da tre pattuglie di almeno cinque CR.32 ognuna, scaglionate in quota. Alle piccole pattuglie era vietato varcare le linee.

La nuova tattica dimostrò la sua efficacia nello stesso 20 dicembre, quando su quattro "Curtiss" (I-15), caduti nell'agguato di tre pattuglie di Fiat scalate in quota, tre furono abbattuti. Questa tattica - basata sulla idea di attaccare il nemico con le due pattuglie a quota inferiore e di risolvere le situazioni difficili con l'intervento in picchiata della pattuglia d'alta quota - si dimostrò così valida, anche in situazioni estreme, che fu costantemente impiegata dalla caccia legionaria per il resto della guerra.

Le innovazioni di Bonomi non furono tuttavia apprezzate dal comando dell'aviazione nazionalista, secondo il cui orgoglioso concetto gli aerei nemici dovevano essere affrontati sempre e comunque. Sebbene molto eroico, ciò era decisamente antieconomico. Infatti cercare il combattimento con pattuglie di forza troppo ridotta, poteva costare dolorose perdite senza adeguata contropartita. I piloti spagnoli, aggregati al gruppo **Cucaracha**, sia perché naturalmente portati a cercare comunque il combattimento sia perché incitati dal loro comando, continuarono ad agire come prima ignorando tranquillamente gli ordini relativi alla nuova tattica. Ciò portò ad una aperta rottura con gli italiani, di cui fece le spese il maggiore Fagnani.

Ma veniamo ai fatti. Una pattuglia di tre CR.32 - comandata dal capitano Salas, con due sottufficiali italiani come gregari - fu mandata in crociera di sorveglianza sulle linee. Contrariamente agli ordini ricevuti, Salas

37) I primi esemplari del grosso biplano d'assalto Polikarpov R-5 erano usciti dalle catene di montaggio nel 1930, quindi era già superato all'epoca della guerra civile spagnola, nella quale operò come assaltatore e ricognitore sotto la denominazione (repubblicana) di "Rasante". Esso ed il relativamente più moderno assaltatore Polikarpov R-Z erano genericamente denominati "Papagayos" (pappagalli) dai nazionalisti. Nel 1935, il vecchio R-5 fu sostituito nei reparti russi in Spagna dalla più avanzata e più veloce versione R-Z ("Natacha" per i repubblicani).

(Caratteristiche dell'R-5 nell'allegato 3)

38) C. Ricci, op. cit. pagg.40-43.

superò le linee guidando i CR.32 sopra aeroporti repubblicani alla ricerca di apparecchi avversari in volo. Data l'abitudine dei russi di volare in formazioni composte da intere squadriglie, non era escluso che i tre Fiat di Salas finissero in bocca a forze superiori.

Rientrato alla base, Salas - magnifico come pilota e coraggiosissimo - non esitò tuttavia a falsificare il rapporto della missione, omettendo di avere varcato le linee.

La verità emerse quando i sottufficiali italiani riferirono del volo al loro comandante di Squadriglia, capitano Nobili. Fagnani, militare inflessibile, convocò il capitano Morato - capo degli spagnoli - chiedendogli di punire con gli "arresti" l'insubordinazione di Salas. Secondo il regolamento italiano, gli "arresti" sono una sanzione disciplinare assai blanda e comunque mite in rapporto all'infrazione commessa da Salas. Tuttavia, Morato, equivocando sul significato degli "arresti", protestò violentemente, affermando che mai uno spagnolo era stato imprigionato per avere dimostrato coraggio (39).

Da allora in poi, Fagnani fu bersagliato della risentita avversione degli spagnoli, dimentichi di come, sotto il suo comando, l'esigua, ma bene organizzata caccia del Tercio aveva combattuto contro forze numericamente superiori, abbattendo quattro velivoli nemici contro ognuno dei propri (40).

39) A. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 108 e C. Ricci, op. cit. pagg. 28, 37, 38.

40) Velivoli russi e francesi abbattuti nei combattimenti aerei dei mesi di novembre e dicembre 1936

Caccia

Polikarpov I-15 Chato

– n°11 (n°10 abbattuti da Fiat CR.32 e n°1 da Heinkel He 51)

Polikarpov I-16 Mosca

– n°6 (tutti abbattuti da Fiat CR.32)

totale n°17 (di cui 16 da Fiat CR.32)

Bombardieri

Tupolev SB 2 Katiuska

– n°4 (tutti abbattuti da Fiat CR.32)

Potez 54

– n°2 (tutti abbattuti da Fiat CR.32)

totale n°6

(n.d.A.)

L'AVIAZIONE LEGIONARIA

Il crescente impegno italiano

La guerra civile spagnola aveva portato ad una intima collaborazione italo tedesca. I rapporti fra i due paesi, dapprima abbastanza cauti, si erano progressivamente mutati in una più salda intesa. Le basi di questa collaborazione - trattate da Ciano in Germania tra il 20 ed il 24 ottobre 1936 - furono sanzionate pubblicamente da Mussolini, nel discorso di Milano del 1° novembre, in cui egli definì l'accordo "un asse attorno al quale possono collaborare tutti gli stati europei animati da volontà di collaborazione e di pace". A quell'epoca Mussolini cercava ancora un riavvicinamento alle democrazie, infatti da Milano egli offrì alla Gran Bretagna di regolare con un patto i reciproci interessi nel Mediterraneo. Profferte che ebbero una tiepida accoglienza da parte britannica, però il governo conservatore avviò cauti sondaggi (1).

Quasi contemporaneamente, i tedeschi adottarono in Spagna un atteggiamento spregiudicatamente aggressivo. Il generale Sanders "nom de guerre" di Sperrle, comandante della Legione Condor - propose allo Stato Maggiore di Franco, il piano di una offensiva aerea contro i principali porti mediterranei della Repubblica, in cui era previsto che gli italiani bombardassero Valencia e Barcelona anche con i reparti della Regia Aeronautica della Sardegna. Il generale Franco aveva entusiasticamente appoggiato l'idea, sollecitando Roma tramite Roatta (2).

In quel periodo l'Italia manteneva ancora regolari rapporti diplomatici con la Repubblica Spagnola, pertanto un attacco di obiettivi spagnoli con bombardieri italiani provenienti dalle basi metropolitane della Sardegna, difficilmente sarebbe rimasto segreto, con prevedibili conseguenze per l'immagine internazionale del governo italiano. Per giorni Mussolini non degnò di risposta la peregrina richiesta di Franco, nonostante i ripetuti solleciti inoltrati tramite la Missione Militare Italiana in Spagna (M.M.I.S.). Alla fine, firmato da Ciano, arrivò in Spagna un secco rifiuto: "... mentre restano consentite azioni su Alicante e Barcelona da parte degli apparecchi della nostra aviazione che si trovano in Spagna e nelle Baleari, è stata superiormente esclusa la possibilità di un nostro concorso dalla Sardegna" (3).

I tedeschi non erano però stati ad attendere. Tre squadriglie dei loro bombardieri Junkers, agli ordini del comandante Fuchs, avevano pestato il porto di Cartagena con una quarantina di tonnellate di bombe.

1) I giornali italiani dell'epoca riferirono integralmente le critiche della stampa inglese al discorso di Mussolini, senza alcuna censura anche quando erano state usate pesanti espressioni (cfr. collezione del quotidiano "La Stampa" del novembre 1936).

2) MAE, Spagna, Fdg. B. 4, telegrammi firmati "Colli" (pseudonimo del generale Roatta) nn. 506 e 507 del 17/11/1936 e n°301 del 01/11/1936.

3) MAE, Spagna, Fdg. B. 4, telespresso Gabinetto del Ministro n°13762 del 27/11/1936.

Negli stessi giorni, la Germania aveva rotto gli indugi circa il riconoscimento del governo nazionalista. Secondo gli accordi intercorsi con l'Italia, questo passo avrebbe avuto luogo contemporaneamente alla occupazione di Madrid da parte delle truppe di Franco. Quando fu evidente che la capitale non sarebbe caduta, il 15 novembre l'ambasciata tedesca a Roma informò Ciano che il Reich non avrebbe rinviato ulteriormente il riconoscimento. Mussolini, ovviamente si associò, tanto più che, un paio di settimane prima, la Germania aveva solennemente riconosciuto la sovranità italiana sull'Etiopia.

Ai primi di dicembre, l'attenzione della diplomazia europea tornò a polarizzarsi sulla Spagna per rendere effettivi gli accordi del Patto di Non Intervento. Intanto, i ministri degli esteri italiano ed inglese lavoravano alacremente per arrivare ad un "gentlemen agreement" che conciliasse i rispettivi interessi nel Mediterraneo.

Le trattative diplomatiche italo britanniche imboccarono la strada dell'accordo proprio mentre migliaia di volontari italiani del neocostituito Corpo Truppe Volontarie sbarcavano sulle banchine del porto di Cádiz.

Il 2 gennaio 1937, sir Eric Drummond ed il conte Ciano siglarono a Roma il patto che impegnava i due governi a non modificare la sovranità nazionale dei territori affacciatisi sul Mediterraneo. In pratica il patto sanciva la rinuncia italiana a mire su territori spagnoli (le strategiche Baleari in particolare), in cambio la Gran Bretagna chiudeva un occhio sull'invio di forze italiane nella penisola iberica (4).

Un paio di mesi prima, incontrandosi con Hitler a Berchtesgaden, Ciano aveva informato il Führer, che Mussolini, animato dalla più ferma volontà di concludere rapidamente la guerra spagnola, avrebbe inviato ai nazionalisti altri aerei e due sottomarini per attaccare nel Mediterraneo le navi con i rifornimenti russi per la Repubblica. Hitler aveva informato Ciano che stava per inviare la potente Legione Condor per accelerare la vittoria dei nazionalisti.

Alcune settimane dopo, nella già ricordata riunione a Roma del 6 dicembre, italiani e tedeschi avevano messo a punto un organico programma di aiuti militari, ove l'Italia assumeva l'impegno di potenziare ulteriormente i reparti della caccia legionaria.

Il Duce, che presiedeva la riunione, non aveva invece accolto la pressante richiesta di Franco per la fornitura di venti caccia Fiat CR.32, indispensabili alla sua aviazione per costituire propri autonomi reparti caccia. Nella sua decisione, Mussolini era stato influenzato dal generale Valle, sottosegretario all'Aeronautica, secondo il quale i piloti spagnoli "non avevano dato buona prova" (5). E' da supporre che Valle tenesse nel dovuto conto i discutibili criteri con cui gli spagnoli avrebbero impiegato i velivoli loro forniti. I rapporti di Bonomi parlavano chiaro, inoltre era recente il contrasto in merito fra il maggiore Fagnani ed il capitano Morato. Inoltre era ancora vivo in italiani e tedeschi il ricordo della catena di incidenti occorsi agli spagnoli con i primi Heinkel 51 loro consegnati.

Causa non ultima del rifiuto dei venti Fiat agli spagnoli, era pure la crescente difficoltà della Regia Aeronautica ad inviare aerei da caccia in Spagna. Infatti, fra l'agosto ed il novembre 1936, cinquantaquattro Fiat CR.32 erano stati spediti nella penisola iberica e tre nelle Baleari. Altri cinquanta, insieme al relativo personale, seguirono nei tre mesi successivi, indebolendo gli unici sei moderni stormi caccia su cui poggiava l'intera difesa aerea metropolitana italiana. Invero esistevano altri tre stormi caccia, parte sul territorio nazionale e parte in Libia, ma dotati di velivoli logori e di vecchio tipo, mentre quelli più moderni andavano in Spagna.

4) L'accordo firmato da Ciano e da sir Drummond così recitava:

Il Governo Italiano ed il Governo del Regno Unito, animati dal desiderio di contribuire viepiù, nell'interesse generale della pace e della sicurezza al miglioramento delle relazioni fra loro e fra tutte le potenze Mediterranee e decisi a rispettare i diritti e gli interessi di tali Potenze; riconoscono che la libertà di entrata, di uscita e di transito nel Mediterraneo è un interesse vitale, tanto per l'Italia quanto per le diverse parti dell'Impero Britannico e che tali interessi non sono in alcun modo contrastanti fra di loro; escludono ogni proposito di modificare o, per quanto li riguarda, di vedere modificato lo "status quo" relativo alla sovranità nazionale dei territori nel bacino del Mediterraneo; si impegnano al rispetto dei loro reciproci interessi e diritti in tale zona; convengono di adoperarsi in ogni possibile modo per ostacolare qualsiasi attività suscettibile di nuocere alle buone relazioni che la presente dichiarazione ha lo scopo di consolidare. La presente dichiarazione è rivolta ai fini di pace e non è diretta contro alcune potenze.

Roma 2 gennaio 1937

firmato : Ciano

firmato : Drummond

(Quotidiano "La Stampa" del 2/1/1937).

5) Verbale della riunione a Palazzo Venezia del 6 dicembre 1936 (MAE, Spagna, Fdg. B. 10).

Franco aveva protestato per la mancata fornitura dei 20 CR 32, esprimendo il suo disappunto a Filippo Anfuso in missione a Salamanca nella seconda metà di gennaio. Ma Mussolini aveva confermato parere contrario alla fornitura dei caccia, nella corso della riunione con i sottosegretari ai ministeri militari del 4 febbraio 1937. (Telegramma Anfuso a MAE del 24/1/37 <MAE Spagna, Fdg. B. 10> e documento "Decisioni Duce" prot. n°197, 4/2/37 <MDA, OMS, Cart. 73>.

L'industria aeronautica italiana non era capace di soddisfare contemporaneamente sia le crescenti esigenze della guerra spagnola sia il normale fabbisogno dei reparti metropolitani, nonché delle 30 squadriglie impegnate nell'Impero contro la guerriglia. Gli stabilimenti aeronautici della Fiat, che nel 1936 monopolizzava di fatto la produzione dei velivoli da caccia, sfornavano la deludente media di appena una ventina di CR.32 al mese (6). Fra il marzo 1934 ed il febbraio 1937, la Fiat Aeritalia aveva completato 417 CR.32, di cui 107 avevano preso la via della Spagna ed i rimanenti erano stati distribuiti fra 36 squadriglie della Regia Aeronautica, quindi in pratica le squadriglie metropolitane non avevano ricevuto una piena dotazione di caccia Fiat.

Alla situazione non si rimediò soddisfacentemente neppure negli anni successivi, perché la Spagna continuò a drenare le magre capacità produttive dell'industria italiana, tanto da fatalmente compromettere la preparazione bellica della Regia Aeronautica alle soglie della Seconda Guerra Mondiale.

Si arrivò così al settembre 1939, con la Regia Aeronautica rimasta al numero di squadriglie esistenti alla vigilia della guerra civile spagnola, mentre le aviazioni militari delle maggiori nazioni europee avevano quadruplicato il numero dei loro reparti caccia. E' fuor di dubbio che, se i 388 caccia inviati in Spagna fossero rimasti in Italia, la Regia Aeronautica sarebbe entrata nella II Guerra Mondiale con quasi il doppio di stormi da caccia.

Nascita ed organizzazione dell'Aviazione Legionaria

Per quattro mesi, fra l'agosto ed i primi di dicembre del 1936, era bastato un piccolo e sbrigativo Ufficio Comando per coordinare le azioni belliche, tenere i collegamenti con i comandi spagnoli e con l'Italia e provvedere alle innumerevoli esigenze tecnico logistico amministrative della minuscola Aviación del Tercio. La prima sede dell'Ufficio era stata una camera dell'albergo Nazionale di Tetuán. Il 10 agosto, l'Ufficio era migrato in Andalusia in un laboratorio fotografico fuori uso, annesso all'aeroporto di Sevilla Tablada, accanto alla potente stazione radiotrasmittente, con la quale Bonomi aveva finalmente potuto stabilire contatti diretti con Roma.

Successivamente l'Ufficio era traslocato all'Hotel Andalusia, di cui solo una piccola parte era occupata dagli aviatori italiani, mentre nella restante albergavano alcune fra le più danarose famiglie spagnole sfuggite dalle regioni rimaste sotto il controllo repubblicano, che ivi conducevano una brillantissima vita di società (7).

Il 29 ottobre, l'Ufficio Comando completo di stazione radio, marconisti, cifrari e scartoffie, era stato portato a Talavera, a bordo di tre S.81, per operare accanto ai reparti di volo impegnati nella battaglia di Madrid. Per non sprecare il viaggio, l'infaticabile Bonomi aveva stipato sui tre bombardieri anche una buona quantità di bombe, che furono lanciate sopra Villanueva de la Serena, Campanario, Orellana la Vieja e sull'aeroporto di Don Benito dove, il 16 settembre, era stato trucidato il tenente Franceschi (8).

Il 22 dicembre, in seguito alla decisione di Mussolini di potenziare la forza aerea italiana in Spagna, l'Ufficio Comando era tornato nuovamente all'Hotel Andalusia, interamente occupato dal personale arrivato dall'Italia per attivare i servizi e gli uffici necessari al funzionamento della nuovissima Aviazione Legionaria, nata ufficialmente il 28 dal ceppo della disciolta Aviación del Tercio.

Bonomi, appena promosso al grado di colonnello, aveva passato in consegna i vecchi reparti del Tercio al neo generale Velardi, appena giunto in Spagna per assumere il comando dell'Aviazione Legionaria.

Il nucleo del nuovo corpo aereo era costituito da tutti i gruppi aerei italiani del Tercio - uno da bombardamento su S.81, uno da ricognizione ed attacco su Ro.37 bis ed uno da caccia su Fiat CR.32, mentre il gruppo spagnolo su Ro.37 bis e quello su Ju 52 e S.81 erano stati incorporati nella aviazione spagnola, cui di fatto già appartenevano nonostante la nominale dipendenza dal Comando di Bonomi.

Ritrovata la piena autonomia, il 3 gennaio 1937, gli spagnoli inviarono un Ro.37 bis ed un S.81 senza scorta caccia sopra Pozuelo, perdendoli entrambi ad opera dei Chato (9). Per inciso: fu il primo S.81 abbattuto dopo cinque mesi di guerra.

La breve, ma intensa attività bellica dell'Aviación del Tercio, si era chiusa con un bilancio chiaramente positi-

6) E. Brotzu, M. Caso, G. Cosolo "Aerei italiani nella II Guerra Mondiale" Volume 1, Bizzarri Editore, Roma 1973, tabelle delle serie prodotte pag. 5.

7) Secondo il dott.ing. Prospero Nuvoli, "La gestione dell'Ufficio Comando dell'Aviación de el Tercio era forse un po' approssimativa ed il personale un po' troppo abbandonato a se stesso, ma quante persone inutili di meno, quante difficoltà evitate e soprattutto quale maggiore cameratismo tra i componenti del Corpo di Spedizione!" : Pagine di Diario - Spagna novembre 1936 / agosto 1937", pag. 8, diario inedito del dott. ing. Prospero Nuvoli, per gentile concessione dell'autore, già comandante dei servizi tecnici dell'Aviazione Legionaria fra il dicembre 1936 e l'agosto 1937. In seguito citato come "Diario Nuvoli".

8) MAE, Spagna, Fdg, B. 4 : Telegramma N°59 del 31/10/1936.

9) MDA, OMS, Cart. 73 : rapporto del tenente colonnello Drago al generale Velardi, in data 31/12/1936.



Il generale Vincenzo Velardi (al centro) primo comandante dell'Aviazione Legionaria ed il maggiore Zotti (1° a destra) comandante del Gruppo Caccia "Asso di Bastoni".
(Collezione Ferdinando Pedriali)

vo, specie se rapportato alla relativa esiguità dei mezzi impiegati: più di ottanta velivoli repubblicani sicuramente abbattuti contro appena dieci perduti (9 Fiat ed 1 Ro.37 bis) e 210.808 chilogrammi di bombe lanciate sul nemico (10). Cinque vittorie erano merito dei piloti spagnoli Morato, Salas e Bermudez de Castro aggregati alle squadriglie caccia italiane.

Nello stesso periodo, cinque S.81 e otto CR.32 erano andati perduti per incidenti in volo ed a terra; altri cinque CR.32, logorati dalle azioni, erano stati radiati. Ventuno aviatori italiani erano caduti in servizio e tre erano stati catturati dai repubblicani.

A differenza dell'Aviación del Tercio, che era stata una unità indipendente, la nuova Aviazione Legionaria - per espresso ordine di Mussolini - era subordinata al C.T.V. (Corpo Truppe Volontarie), costituito a Sevilla il 7 dicembre sotto gli ordini del generale Roatta (11).

Il provvedimento non piacque all'aviazione ed in seguito suscitò conflitti, neppure tanto coperti, fra il C.T.V. e l'Aviazione Legionaria, poco rassegnata ad un ruolo interamente subordinato alle esigenze tattiche delle truppe del corpo di spedizione.

Alla fine di dicembre il comando dell'A.L. si spostò a Salamanca, accanto ai comandi nazionalisti, dalla cui organizzazione dipendevano i servizi a terra sulle basi aeree legionarie, ma l'approssimazione con cui questi erano gestiti dagli spagnoli non piacquero al generale Velardi. Nei telegrammi al Ministero dell'Aeronautica si

10) R. Bonomi affermò che sino ad allora la caccia legionaria aveva abbattuto 116 velivoli nemici (R. Bonomi, op. cit. pag. 260). Da una stima più realistica, confortata dalla bibliografia di parte repubblicana e nazionalista, e da affidabili documenti nazionalisti, le vittorie dei Fiat risultano una ottantina. Risultato comunque eccezionale in rapporto all'esiguo numero dei caccia italiani impegnati ed alla forza avversaria affrontata (vedere tabella in nota al precedente capitolo).

11) Mussolini aveva stabilito che l'Aviazione Legionaria dipendesse dal comando del CTV. In realtà l'A.L. operò quasi sempre in base alle richieste del comando nazionalista, mentre riceveva direttive dal comando del CTV in occasione delle operazioni in cui operavano le truppe legionarie italiane. L'argomento è comunque ampiamente sviluppato nel capitolo XXIII, primo paragrafo.



A Tablada, nel gennaio 1937 si concentrano i reparti dell'A. L. per l'offensiva del C.T.V. su Màlaga. Accanto ad un nuovo CR.32 appena montato dalle officine legionarie della base, il cap. Dequal comandante della "Cucaracha" (a sin.) ed il magg. Prospero Nuvoli, comandante del Servicio de Aviación de "el Tercio". Ambedue indossano divise metà italiane e metà spagnole. (foto Prospero Nuvoli)

lamentò dell'organizzazione spagnola imputandone i difetti al "carattere della gente ed in particolare dei capi". Pertanto Velardi chiese per l'Aviazione Legionaria una organizzazione autonoma come quella dei tedeschi della Legione Condor, "che avevano provveduto all'invio di mezzi in grande stile organizzandosi come se la residenza (in Spagna) fosse da considerarsi in terra di conquista e dovesse protrarsi per un periodo indefinito" (12).

Le sue richieste di attrezzature, automezzi, aerei di collegamento ed altro personale furono in massima parte accolte (13). Il personale dell'Aeronautica italiana in Spagna - che ai primi del 1937 contava poco meno di 600 uomini, fra cui circa 200 piloti - raddoppiò di numero (14).

Fu finalmente costituito un servizio tecnico con le risorse necessarie per rimettere in sesto i velivoli logorati dalle aspre battaglie aeree del novembre: compito sopra le possibilità delle smunte squadrette revisione velivoli della vecchia Aviación del Tercio.

La responsabilità dell'impresa fu affidata al maggiore Prospero Nuvoli, uno dei più brillanti ufficiali del genio aeronautico. Ingegnere, progettista e costruttore in proprio di una piccola serie di eleganti e razionali aerei da turismo, Nuvoli si rivelò ottimo organizzatore, creando con pochi mezzi un valido ed efficientissimo servizio tecnico per l'Aviazione Legionaria.

Prima della partenza, Nuvoli fu ricevuto dal generale Valle: "mi fu detto a mezza bocca dal Sottosegretario che il mio compito strettamente inteso era di andare sul posto e tornare a riferire per preparare il necessario, ma capii subito che quanto si voleva da me era invece che io mi arrangiassi come potevo perché in quel particolare momento politico le spedizioni erano assai difficili (...). Chiesi di potermi portare libretti tecnici dei vari motori

12) MAE, Spagna, Fdg, B. 97 : promemoria del generale Velardi allegato al radiogramma MMIS n°539, 18/1/1937. Del suddetto promemoria "Colli" (gen. Roatta) aveva già telegrafato a Roma un riassunto (Tel. N°532 del 15/1/1937).

13) Ibidem.

14) MAE, Spagna, Fdg, B. 97 : promemoria di Muti a Ciano in data 21/1/1937.

ed aeroplani, ma non mi fu consentito perché troppo compromettente. Mi fu dato imbarco su un Cant Z 506 con un regolare passaporto intestato a Don Umberto Bonaldi commerciante "en aceitunas" che per affari si doveva recare alle Baleari, in Marocco ed in Spagna. Doveva trattarsi di un tipo alquanto facoltoso visto che si passava un aereo di trasporto personale..." (15).

Il 7 dicembre il Cant Z 506 ammarò nella rada di Cádiz. Giunto a Sevilla, Nuvoli si accinse al non facile compito di reperire localmente uomini e mezzi per dare corpo al "Servicio Técnico de la Aviación del Tercio".

Due liste di materiali partirono subito per l'Italia. Una, urgentissima, fu cifrata ed inviata via radio. Poi Nuvoli cercò di rendersi conto della situazione militare per orientarsi nella preparazione della sua organizzazione: "a nord di Madrid non vi era neppure un aeroplano italiano, quindi, nella zona che ci interessava, l'unica base possibile per le officine permanenti era ancora Siviglia. Vi era l'inconveniente di essere in una città non industrializzata, ma poiché tutta la zona industriale era in mano dei "rossi" non potevo certo avere scelta. Gran vantaggio invece il fiume navigabile che avrebbe permesso lo scarico diretto dalle navi di materiale che dall'Italia sarebbe stato possibile farci avere".

L'attività di Nuvoli non fu frenata nemmeno dal pacioso tenente colonnello spagnolo comandante di Tablada, il quale non giungeva al campo prima delle dieci del mattino e non ne ripartiva mai dopo le tre del pomeriggio. Nuvoli si accontentò di utilizzare per la riparazione dei velivoli una parte dell'officina spagnola ed una delle aviorimesse in consegna ai reparti legionari, decidendo di impiantare la riparazione motori in città e di fare fabbricare delle baracche per sistemarvi i magazzini.

Due ufficiali tecnici spagnoli, il comandante Aguilera ed il capitano Pasò, furono suoi collaboratori, insieme ad un sottotenente di complemento, l'ingegnere Jaime Clavell che si rivelò un ottimo organizzatore ed un buon tecnico.

Fu requisito un vecchio mercato del pesce vicino alla stazione del Nord e qui nacque l'Officina Riparazione Motori, da cui uscirono centinaia di A 30 e di Alfa 128.

Gli operai dell'officina furono reclutati in massima parte fra gli orologiai di Sevilla. Il capo officina e pochi altri operai specializzati arrivarono dall'Italia. Qualche aviore fu ceduto dai reparti. In tutto il "Servicio Técnico" annoverava poco più di due dozzine di specialisti, equamente divise fra l'officina motori e la riparazione velivoli a Tablada. Un banco prova motori fu autocostruito sul posto. Per gli aerei Nuvoli ricorse a "riparazioni e rabberci di fortuna che avrebbero fatto rabbrivire qualsiasi Ufficio di Sorveglianza Tecnica" e che divennero celebri fra gli aviatori, ma che permisero di rimettere in servizio unità preziose per la loro insostituibilità. Gli aerei non riparabili erano demoliti dalla "Squadra recuperi" incrementando la scorta di pezzi di ricambio.

Alcuni aerei furono ricostruiti completamente assemblando componenti, recuperati dalle demolizioni, su scali fabbricati in officina.

Per essere pronto a seguire gli spostamenti dei reparti nel corso della imminente ripresa offensiva, Nuvoli chiese l'invio di tre carri officina del tipo da lui allestito per la campagna etiopica. Arrivarono in febbraio, giusto in tempo per seguire i reparti dell'Aviazione Legionaria nella battaglia di Guadalajara.

Prima che l'anno finisse gli aerei promessi da Mussolini cominciarono ad affluire dall'Italia. Alle 8.05 del 28 dicembre da Roma-Ciampino decollarono i sei S.81 della squadriglia del capitano Iginio Mencarelli. Dopo uno scalo di rifornimento a Palma de Mallorca, all'indomani alle 14.45 la formazione si posò sul verde campo, circondato da rigogliosi uliveti, dell'aeroporto di Tablada.

Il 1º gennaio, gli aviatori di due squadriglie da caccia scesero dalla nave **Aniene** (ex Ebro) arrivata a Sevilla con venti CR.32 e tre Ro.41 (16).

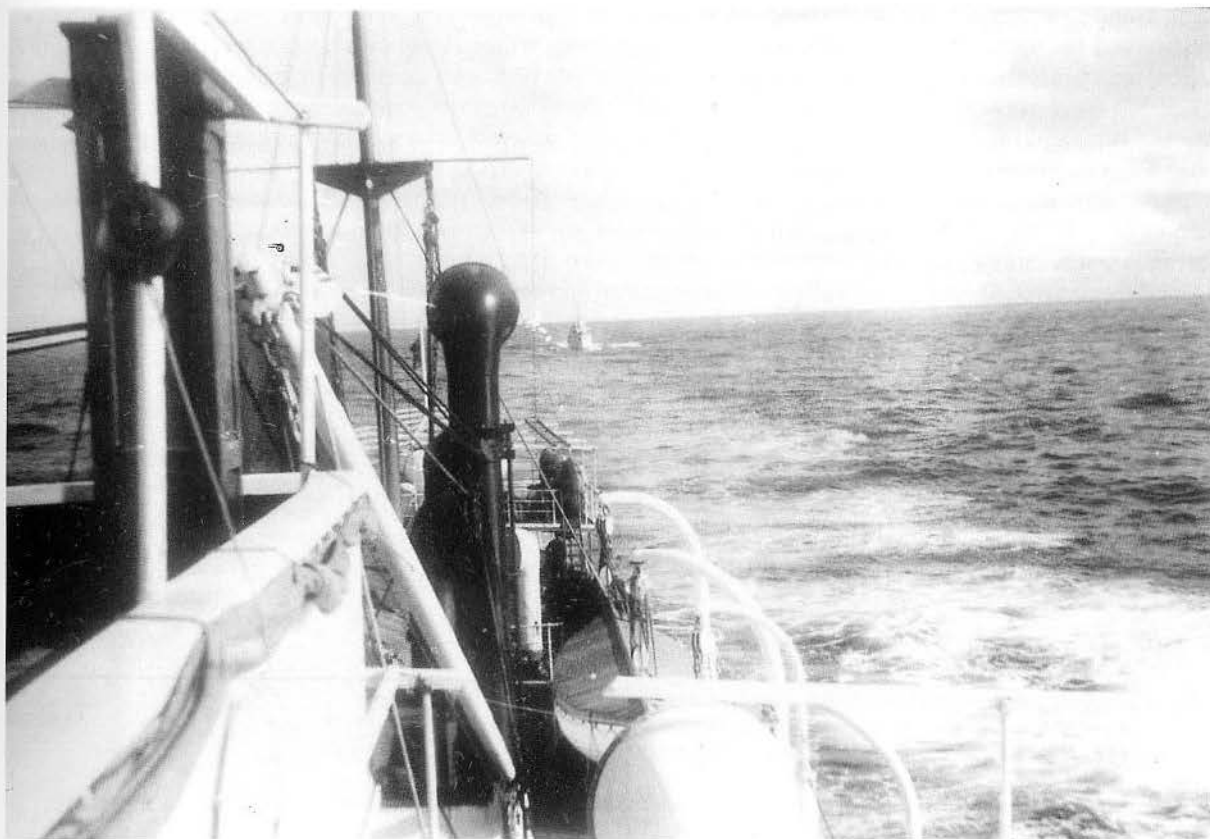
Il 15, atterrarono a Sevilla i sei S.81 della squadriglia del capitano Gildo Simini. Partiti il giorno prima da Ciampino, gli aerei avevano seguito la stessa rotta della squadriglia di Mencarelli.

Il tenente colonnello Ferdinando Raffaelli fu designato comandante del XXIVº Gruppo da bombardamento, inizialmente formato dalle due nuove squadriglie e da quattro S.81 superstiti della spedizione Bonomi (altri tre erano stati ceduti agli spagnoli).

I Fiat sbarcati il 1º gennaio furono montati nell'officina di Tablada. Entusiasti ed ansiosi di entrare in azione, anche i piloti avevano dato una mano ai lavori. Arrivarono nuovi sperimentati comandanti di squadriglia, come i capitani Lodi e Viola, il capitano Armando Francois e l'aggressivo tenente Enrico Degli Incerti, venuti a rimpiazzare i vuoti lasciati dalla perdita dei capitani Olivero, Maccagno e Mosca.

15) Diario Nuvoli, pag. 8.

16) Prospetto "Situazione efficienza apparecchi" datato 15 XII XV E. F., con aggiornamenti a penna datati 16/1/1937, Allegato 4 al promemoria dattiloscritto "Riassunto forniture a tutto 14 gennaio 1937" s. d. in MAE, Spagna, Fdg. B. 97. Il documento permette fra l'altro di calcolare con esattezza il carico dell'**Aniene**, unico piroscafo arrivato in Spagna nel periodo compreso fra le due date indicate nel prospetto.



Mediterraneo Occidentale, fine dicembre 1936. Il piroscafo Aniene in navigazione per Sevilla, scortato a vista dall'esploratore Aquila della Regia Marina. L'Aniene reca alla neocostituita Aviazione Legionaria 22 aerei con i relativi equipaggi, più altri materiali.

(Foto Bernardo Monti)

L'energico capitano Dequal, ferito nel combattimento del 4 novembre, era tornato alla testa della 4ª squadriglia caccia basata a Torrijos, con la quale, a partire dall'8 gennaio, erano entrati per la prima volta in azione alcuni dei giovani piloti di rincalzo.

A metà gennaio l'Aviazione Legionaria aveva in linea 16 Savoia Marchetti del XXIVº Gruppo, 21 Ro.37 bis della 1ª e 2ª squadriglia Ro.37 bis e sei squadriglie da caccia inquadrati nei neocostituiti I Gruppo **Cucaracha** e nel IIº Gruppo.

I due gruppi caccia formavano il 3º Stormo caccia al comando del tenente colonnello Canaveri, con 72 aerei in carico, di cui: 69 Fiat CR.32 e 3 Ro. 41 (17).

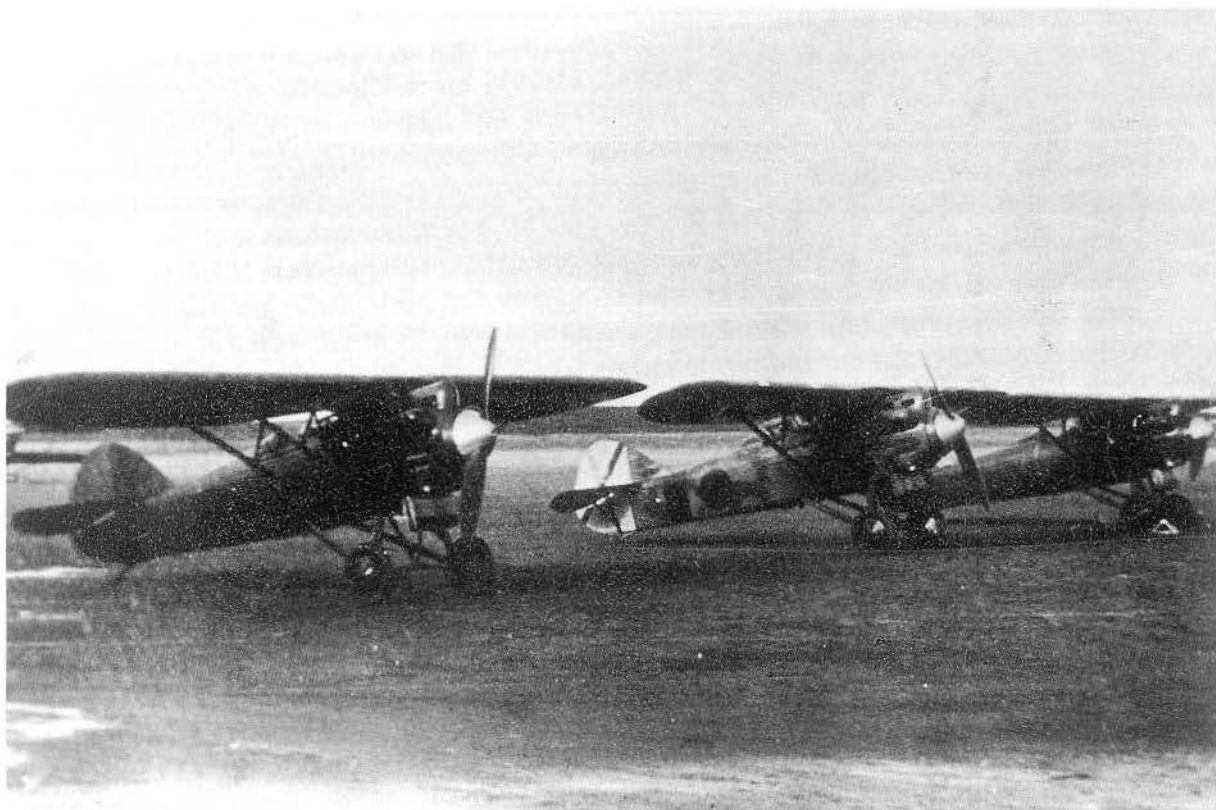
All'inizio di gennaio l'Aeronautica Militar nazionalista, ancora alla ricerca di aerei con cui armare propri reparti caccia, aveva acquistato in Polonia quindici PWS.10, che si erano subito rivelati inutili ferrivecchi. I reparti caccia della Legione Condor era ancora in crisi per la dimostrata inferiorità degli Heinkel He 51.

Franco aveva ripresentato alla Missione Militare Italiana una lunga lista di aerei necessari alla sua aviazione, ribadendo la richiesta per i venti CR.32 promessigli a dicembre, che egli desiderava avere senza equipaggi. Però gli italiani continuavano a diffidare delle capacità dell'aviazione nazionalista, giudicata carente di organizzazione e di elementi addestrati (18).

17) Ibidem

18) MAE, Spagna, Fdg. B. 97 : promemoria Velardi già citato in nota 12).

Ibidem : Telegramma in partenza n°2598, 17/10/1937, da U. S. a MMIS firmato Ciano. Alla fine del 1937, il ministro degli Esteri italiano si rammaricava ancora che il generale Franco non avesse accettato il consiglio italiano di creare con sollecitudine una consistente aviazione



PWS-10, scadente caccia polacco, imprudentemente acquistato dai nazionalisti
(Archivio Juan Arraez)

Il generale Sperrle si intromise nella questione, cercando con un'astuta mossa di ingraziarsi Franco, e contemporaneamente di procurare ai reparti caccia della sua Condor un aereo valido, in attesa dell'arrivo dei modernissimi Messerschmitt Bf.109. Nel corso di una riunione congiunta con Franco, Kindelàn e Roatta, egli propose che i venti Fiat CR.32 fossero affidati ai piloti tedeschi, i cui He 51 "meno difficili da pilotare" egli avrebbe passato agli spagnoli.

La richiesta di Sperrle venne cassata da Ciano che, confortato dal parere dei responsabili delle forze armate italiane, fece sapere a Franco che il governo italiano era disposto a fornire alla Aviación Nacional ancora 15 Ro.37 bis, 3 S.79 e 12 CR.32, tutti però con personale italiano (19).

Sfortunato prologo a la Virgen de la Cabeza

Il 3 gennaio tre SB-2 eseguirono un bombardamento lampo sulla stazione di Talavera, ma uno fu abbattuto da un CR.32 in crociera di vigilanza, che riuscì a raggiungerlo e colpirlo 30 chilometri entro il territorio repubblicano. Nello stesso giorno sul fronte di Cordoba, il capitano Garcia Morato attaccò con il suo CR.32 due SB-2, riportando una doppia vittoria.

Nonostante i pesanti pedaggi pagati dai "Katiuska", la loro attività non subì flessioni, inducendo il generale Velardi a decentrare gli S.81 su un campo di fortuna ricavato entro una grande tenuta chiamata "la Cascajera", ad una trentina di chilometri a sud di Sevilla. Il terreno argilloso, duro e compatto sinché era durata

19) Verbale della riunione del 15 gennaio 1937 a palazzo Chigi in Roma, presenti: Ciano, Pariani (sottosegretario al Ministero della Guerra), Valle, Cavagnari (sottosegretario al Ministero della Marina), Russo (capo di Stato Maggiore della Milizia) (MDA, OMS, Cart. 73). Cfr. Telegramma MMIS a US n°239/500 del 15/1/1937; MAE Spagna Fdg, B. 345.

la siccità autunnale, alle prime piogge di gennaio divenne un tenace pantano dove si piantavano le ruote degli aerei. L'inconveniente non ebbe immediate conseguenze, dato il ridotto ritmo delle operazioni nel poco impegnativo fronte sud. Malauguratamente, la piccola lezione non fu capita dal Comando dell'Aviazione Legionaria, il quale, un mese dopo, ripeté lo stesso errore sul fronte di Guadalajara, con nefaste conseguenze per il C.T.V.

Fra il 3 ed il 9 gennaio, i nazionalisti ripresero gli attacchi a Nord Ovest della capitale. Diecimila uomini appoggiati da una trentina di carri tedeschi Krupp tipo I, avanzarono per una decina di chilometri, con il limitato obiettivo di migliorare il fianco sinistro dello schieramento nazionalista, in vista della imminente offensiva nel settore dello Jarama, con la quale Franco sperava di tagliare le vie di comunicazione fra Madrid e Valencia.

Una serie di rabbiosi contrattacchi repubblicani aveva contenuto la penetrazione, ma non impedito ai nazionalisti di migliorare radicalmente il collegamento con le loro posizioni nella Ciudad Universitaria.

Il contraccollo dell'attacco nazionalista aveva bloccato una promettente azione repubblicana nel settore di Guadalajara, dal quale la Junta de Defensa aveva dovuto richiamare la XII Brigata internazionale. La XII, insieme a reparti spagnoli, aveva appena messo in fuga unità della divisione Soria, comandata dal generale Moscardò, il difensore dell'Alcazar di Toledo.

A partire dal 10 gennaio un maltempo eccezionale imperversò, con nevischio e bufere, sull'altipiano della Nueva Castilla, trasformando in fangosi acquitrini i campi della Aviazione Legionaria e della Legione Condor che dovettero sospendere quasi completamente l'attività aerea. L'Aviazione Legionaria fece appena in tempo a completare il trasferimento dei CR e dei "Romeo" da Talavera ad Arenas de San Pedro, indi il campo fu bloccato dalla neve sino al 24. Solo i CR.32 di Torrijos riuscirono ad effettuare sporadiche missioni durante il mese. Anche in Andalusia si ebbe una precaria situazione meteorologica, che bloccò a terra per tutto gennaio i nuovi S.81 del Gruppo XXIV^a **Marelli**.

Il 28 gennaio, Sevilla fu investita da un uragano. Il comandante dei servizi tecnici dell'A.L., maggiore Nuvoli, si trovava sul campo di Tablada quando venne segnalato l'arrivo di un ciclone che viaggiava a duecento chilometri all'ora sull'Atlantico. Nuvoli fece ancorare i velivoli al contrario, con la coda rivolta alla direzione del vento per evitare che le ali investite di prua dalle raffiche, acquistassero portanza sollevando gli apparecchi. Tuttavia l'uragano danneggiò quattro Savoia alla Cascajera. Uno di questi fu sollevato di peso e spostato di oltre duecento metri (20).

Il 29 mattina, le condizioni del tempo sembrarono migliorare ed il generale Velardi diede il via ad un'operazione richiesta dal Comando spagnolo per rifornire con aviolanci gli assediati della "Virgen de la Cabeza".

Le guardie civili, i falangisti, le donne ed i bambini asserragliati nel famoso santuario, pochi chilometri entro le linee repubblicane, erano senza viveri da quando la caccia repubblicana della zona era stata rinforzata prima da Dewoitine ed in seguito da Polikarpov I-15, pertanto i rifornimenti per via aerea non potevano più essere portati da aerei isolati. L'ultimo rifornimento risaliva al 22, quando la Legione Condor aveva lanciato 3.500 chilogrammi di viveri e munizioni.

Nelle prime ore del mattino del 29 gennaio 1937, decollarono da Sevilla tre S.81 carichi di munizioni, seguiti da tre Ro.37 bis e nove CR.32. I Ro.37 bis al comando del capitano Colacicchi erano carichi di bombe da lanciare sulle posizioni degli assediati "rossi", per costringerli a stare al riparo mentre i difensori uscivano dal santuario per recuperare le casse lanciate con il paracadute dagli S.81. Più in alto i CR.32 avrebbero fatto buona guardia contro la caccia nemica.

Mentre la formazione legionaria procedeva verso la Virgen de la Cabeza, forti venti atlantici accumularono masse sempre più fitte di nuvole cariche di pioggia. Il tempo era infame. Gli osservatori dei Ro.37 bis ed i secondi piloti dei Savoia lavoravano alacremente con bussola e cronometro astronomico per rilevare tempi ed angoli della rotta. Sballottati dal vento, scossi dalle repentine variazioni di densità degli strati di nuvolaglia, gli aerei pervennero sulla zona di lancio, che trovarono completamente avvolta dalla foschia.

Il capo formazione segnalò ai gregari di invertire la rotta per rientrare, ma in un attimo gli aerei furono avvolti da enormi cumuli di nubi caliginose. Ogni pilota si trovò isolato, senza contatto visivo con i compagni di formazione. Soli nei loro abitacoli, i piloti dei Fiat andarono incontro al dramma. Eccettuati tre che rientrarono a Sevilla, gli altri si smarrirono fra le nubi.

Il giorno dopo, radio Madrid comunicò che un caccia Fiat era precipitato nei pressi del santuario ed il pilota era deceduto, due altri erano atterrati nei pressi di Castuera ed un quarto si era fracassato a Jaén. La salma ritrovata nei pressi del santuario, accanto ai rottami di un CR.32, apparteneva al sergente maggiore Trombotto. I sergenti maggiori Bandini e Bernocchi ed il sottotenente Pesce, furono catturati a Castuera e Jaén. Anche il sottotenente Cenni, pilota del quinto CR.32 caduto in zona repubblicana, fu preso dopo tre giorni, mentre tentava di

rientrare nelle linee nazionaliste.

Infine un sesto Fiat si era schiantato in territorio nazionalista uccidendo il sergente maggiore Chinoldi. Mai più, in tutta la guerra, l'Aviazione Legionaria avrebbe perduto in un solo giorno altrettanti velivoli e piloti (21).

21) Causa il disastroso fallimento dell'operazione di rifornimento alla Virgen de la Cabeza, del 29 gennaio 1937, furono catturati dai repubblicani i seguenti piloti legionari (fra parentesi i nomi di copertura) :

Cenni Giuseppe (Stella Vittorio), sottotenente pilota di complemento

Pesce Elio (Dragoni Antonio), sottotenente pilota di complemento

Bandini Mario (Corradetti), sergente maggiore pilota

Bernocchi Mario (Semprebene Edoardo), sergente maggiore pilota.

La ricostruzione degli avvenimenti della missione del 29 gennaio è stata possibile grazie alle testimonianze all'autore del rag. Dante Labanti (Bologna 1981), del generale Adriano Mantelli (Roma marzo 1981) e del dott. ing. Prospero Nuvoli (Torino, 15 gennaio 1982), integrate dai telegrammi giornalieri inviati a MAE US Roma, dal comando dell'A.L. e dal comando della MMIS (MAE, Spagna, Fdg, B. 97, B. 345).

I quattro piloti legionari catturati a la Virgen de la Cabeza rientrarono in Italia al termine delle ostilità. Giuseppe Cenni morì eroicamente, attaccando con i superstiti del 50° d'Assalto le teste di sbarco inglesi in Calabria. Il suo aereo si schiantò in fiamme il 4 settembre 1943. Il giorno precedente, a Cassibile il generale Castellano aveva firmato l'armistizio con gli alleati per conto del governo Badoglio. Alle sei medaglie d'argento al valore militare di Cenni - di cui due guadagnate in Spagna - si aggiunse la Medaglia d'Oro al Valore Militare (alla memoria). Cenni sostituiva al comando del 50° il Col. Guido Nobili, veterano di Spagna, caduto in combattimento pochi giorni prima.

UOMINI ED ARMI PER LE FUTURE BATTAGLIE

Il Corpo Truppe Volontarie

Nella seconda metà del novembre 1936, quando Mussolini decise di riconoscere ufficialmente il governo di Franco, oltre 20.000 volontari internazionali armati dall'URSS, combattevano già per il governo della Repubblica Spagnola.

Secondo informazioni pervenute al Ministero degli Affari Esteri italiano altri 40.000 volontari internazionali erano segnalati in Francia, pronti a varcare il confine franco spagnolo (1). A Roma si era però portati a non dare credito a queste cifre, mentre in realtà erano quasi esatte. Infatti alla fine di dicembre, 35.306 uomini erano già arruolati nelle Brigate Internazionali, inoltre altre migliaia di volontari stranieri erano incorporati nelle milizie sul fronte aragonese (2).

I brigatisti internazionali, perfettamente inquadrati e comandati da preparati ufficiali di varie nazionalità, costituivano un vero e proprio corpo di spedizione organizzato ed armato dal Komintern, con un equipaggiamento per nulla inferiore a quello del C.T.V.. La spina dorsale dei reparti corazzati e di artiglieria era costituita dal migliaio di specialisti ed ufficiali russi, che attivamente partecipava ai combattimenti.

Gli ufficiali delle Brigate Internazionali provenivano prevalentemente dalle fila dei partiti comunisti europei, segnatamente quelli francese, tedesco ed italiano.

L'aviazione di prima linea era praticamente tutta sovietica, sia gli uomini sia gli aerei. I Potez 54 della squadriglia Malraux erano stati ritirati nel più tranquillo settore catalano aragonese dopo le batoste subite sul fronte di Madrid.

Consiglieri dell'Armata Rossa dirigevano le operazioni dell'esercito repubblicano. Il generale "Goriev", ovvero il russo lettone Berzin, era "l'alter ego" di Miaja a Madrid. Il generale Shmushkevitch era l'effettivo comandante della aviazione repubblicana, il cui capo nominale, colonnello Hidalgo de Cisneros, dal suo ufficio al Ministero dell'Aria a Valencia, poteva al massimo impartire ordini alla smilza squadriglia Malraux. "Tecnici" sovietici assistevano e controllavano i comandanti delle più importanti unità governative: il futuro maresciallo dell'Unione Sovietica Malinovski era addetto al comando della prestigiosa 11ª Divisione comandata da Enrique Lister.

Le informazioni ricevute dal Ministero degli Affari Esteri italiano - sorprendentemente esatte circa la forza delle brigate internazionali e l'entità delle partite d'armi ricevute dal governo di Valencia - non lasciavano dubbi

1) MAE, Spagna, Arch. Diplomatico, B. 10

2) Andreu Castells, "Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España", Editorial Ariel, Barcelona 1974, pag. 374.

sul fatto che il rapporto delle forze in campo stava rapidamente volgendo a favore della Repubblica (3).

Il 2 novembre giunse a Roma un rapporto del conte Magistrati, incaricato d'affari italiano a Berlino, che riferiva dei colloqui avuti con il generale Göring, in merito alla situazione spagnola. Göring, insoddisfatto dell'andamento della guerra civile e preoccupato per il notevole sforzo messo in atto dall'URSS, aveva proposto l'invio di 10.000 camicie nere e di 10.000 uomini delle SS germaniche in soccorso di Franco (4).

Informazione che indubbiamente stimolò Mussolini a considerare l'idea di impegnare truppe italiane in Spagna. Alla metà di novembre la decisione era presa ed i comandi della MVSN misero in moto gli arruolamenti di volontari per "l'esigenza O.M.S." (Operazione Militare Spagna).

Il 6 dicembre, Mussolini aveva proposto all'ammiraglio Canaris che Italia e Germania preparassero rispettivamente una divisione da inviare in Spagna appena si fosse accertato che l'URSS vi aveva impegnato contingenti militari.

Nel frattempo italiani e tedeschi potevano fornire elementi da inquadrare nella Legione Straniera e negli altri corpi spagnoli. I tedeschi, prima tergiversarono ed in seguito rifiutarono di impegnare in Spagna reparti terrestri, eccettuate le poche centinaia di specialisti aggregati alla Legione Condor.

Hitler lasciò che l'Italia si assumesse il maggiore peso degli aiuti militari, infatti non aveva motivi per impegnare in Spagna risorse necessarie invece al riarmo tedesco. Un anno dopo il Führer spiegò ai suoi generali che una vittoria di Franco al cento per cento, non era desiderabile per la Germania. Era meglio invece "che la guerra continuasse e che si mantenesse viva la tensione nel Mediterraneo" (5).

Per Göring, braccio destro del Führer e creatore della Luftwaffe, la guerra di Spagna fu "un'ottima occasione di cui approfittare per collaudare l'arma aerea tedesca inviando unità sperimentali per accertare in combattimento se il materiale era all'altezza dei compiti e per fare acquisire anche al personale una certa esperienza" (6).

Secondo il generale Ritter von Thoma - comandante delle forze di terra della Legione Condor - la Spagna fu un magnifico campo d'istruzione, in cui i suoi uomini addestrarono le forze corazzate di Franco, acquistando essi stessi una esperienza in combattimento (7).

In conclusione, Hitler vide nella guerra di Spagna uno strumento della sua politica, mentre Mussolini ne fece un obiettivo politico primario, mettendo in gioco il prestigio suo e dell'Italia.

Preso dall'ansia di concludere rapidamente il conflitto, il 9 dicembre, il Duce offrì a Franco ufficiali e graduati per l'istruzione e l'inquadramento di brigate miste italo spagnole da equipaggiare con materiale italiano. Il Generalissimo accettò 2.000 militari italiani per formare tre brigate, chiedendo che non fossero inviati ufficiali di rango superiore al comandante di compagnia.

La proposta fu vivacemente osteggiata dal generale Roatta, appena nominato comandante delle forze armate italiane in Spagna (8).

In quel periodo i militari italiani in Spagna non superavano le 2.000 unità, compresi gli aviatori. Tuttavia altre centinaia di cittadini italiani si erano arruolati di propria iniziativa nella Legione Straniera spagnola, creando un flusso di reclute "private", che si interruppe quando parte di un gruppo di ottanta uomini, arrivato a metà febbraio a Sevilla con il piroscafo **Bengasi**, fu scartata dal Tercio per contestazioni relative al soldo.

Dalla proposta dei quadri per tre brigate, Mussolini passò rapidamente all'offerta di brigate completamente equipaggiate, inquadrare e comandate da ufficiali italiani, cui Franco dette il proprio assenso a metà dicembre.

Alle tre del mattino del 22 dicembre, il primo scaglione di 3.000 volontari della Milizia arrivò a Cádiz a bordo del **Lombardia**, un ex piroscafo di linea salpato da Gaeta quattro giorni prima. Alla partenza, avvenuta per motivi di riserbo senza fanfare e cerimonie, i legionari erano stati passati in rassegna dal generale Russo comandante in capo della M.V.S.N., il quale aveva portato il saluto del Duce.

3) Le ambasciate italiane all'estero furono attivissime nel segnalare il contrabbando bellico a favore della Repubblica. Dalla ambasciata di Varsavia pervennero precise informazioni sulle distinte di carico delle navi, che salpavano cariche di materiale cecoslovacco dai porti polacchi.

L'addetto militare italiano dell'ambasciata di Ankara spedì a Roma informazioni non meno dettagliate di quelle procurate dall'ambasciata tedesca ed ampiamente citate da H. Thomas nella sua "Storia della Guerra Civile Spagnola". Tutta questa documentazione è conservata nell'Archivio Storico del MAE, Roma.

4) MAE, Spagna, Fdg, B. 10.

5) William Shirer, "Storia del III Reich", Editore G. Einaudi, Torino 1963, pag. 326.

6) Ibidem, pag. 330.

7) B. H. Liddel Hart, op. cit. pag. 143.

8) J. Coverdale, op. cit. pag. 156.

I legionari del **Lombardia** erano solo l'avanguardia del grosso corpo di spedizione italiano, inquadrato e comandato da propri ufficiali, il cui arrivo urtò la suscettibilità nazionalistica di Franco, che non aveva chiesto grandi unità autonome, ma solo armi e carne da cannone per i suoi battaglioni.

"Generale Franco gradisce volontari" - aveva inizialmente telegrafato Roatta a Roma - " (ma) le compagnie in arrivo, che non dovrebbero avere più di 150 uomini ciascuna, saranno inquadrare tale e quale, con propri ufficiali nei battaglioni Legione Straniera o fanteria comune" (9).

Più tardi Franco rinfacciò al tenente colonnello Faldella che "gli erano state mandate truppe senza chiedergli l'autorizzazione. Poi erano arrivati ufficiali superiori e generali a comandarli ed infine gli si voleva imporre che le truppe italiane combattessero unite agli ordini del generale Roatta" (10).

Tre settimane dopo l'arrivo del **Lombardia** erano già sbarcati in Andalusia 15.000 militari italiani, che salirono a 33.000 alla fine di gennaio. Al 18 febbraio, erano già 48.230 al comando di sei generali e venti colonnelli, con 46 carri armati leggeri, 488 cannoni, 706 mortai d'assalto e 1211 mitragliatrici. Il trasporto aveva impegnato 66 navi, di cui quattro avevano fatto scalo a Sevilla ed il rimanente a Cádiz.

I tedeschi non inviarono truppe, bensì una cospicua quantità di materiali fra cui 291 cannoni e 60 aerei, di cui si erano però fatti preventivamente garantire il pagamento in oro e minerali pregiati (11).

Nuove forze per l'aviazione repubblicana

La massa degli aiuti italo-tedeschi inviati alla fine del 1936, fu prontamente bilanciata dall'U.R.S.S. con imponenti spedizioni di materiale bellico - circa 30.000 tonnellate nel solo 1° trimestre 1937 - superiori a quelle effettuate nel periodo ottobre dicembre 1936 (12).

In aggiunta, Stalin fornì ai repubblicani: 925 pezzi d'artiglieria, 312 mezzi corazzati e 184 aerei di cui 92 caccia I-15, 31 caccia I-16, 30 R-5 e 31 nuovi assaltatori R-Z. Insieme agli aerei, arrivarono in Spagna altri piloti e specialisti della V.V.S., sia per rimpiazzare le perdite sia per dare il cambio agli aviatori che li avevano preceduti, sia per acquistare anch'essi esperienza di combattimento. Nello stesso periodo, quantità non trascurabili di armamenti furono acquistati dalla Repubblica Spagnola in Francia, Cecoslovacchia, Messico, nei paesi baltici ed in Olanda.

Nel 1° trimestre 1937, oltre agli aerei sovietici, la Repubblica importò da varie nazioni altri ottantadue velivoli, però quasi tutti di scarso valore bellico, come gli otto vecchi caccia Bristol "Bulldog" acquistati dai baschi in Lettonia, tramite una società cecoslovacca oppure come i diciotto goffi biplani Koolhoven FK 51 olandesi, brevemente impiegati nel Levante in vane intercettazioni notturne contro gli S.81 delle Baleari, poi passati alle scuole di volo (13).

L'avvento dei russi aveva relegato a compiti secondari quanto era sopravvissuto della vecchia Aeronautica Militar. I contratti di molti piloti mercenari stranieri non erano stati rinnovati, tuttavia il governo di Valencia non aveva ancora rinunciato ad arruolare piloti all'estero. Alcune decine furono reclutate dopo una accurata selezione, ma solo una parte fu inserita nei reparti combattenti.

Gli aviatori mercenari dell'ultima leva giunsero in maggioranza dagli Stati Uniti e dalla Cecoslovacchia. Dal momento che costoro avrebbero dovuto pilotare aerei russi - che già arrivavano dall'URSS con equipaggi al seguito - gli ultimi reclutamenti di mercenari sembrano rispondere più a esigenze propagandistiche che da reali necessità.

Indubbiamente gli americani furono i più popolari fra gli aviatori mercenari della seconda ondata. Quantunque

9) Saz e Tussel, op. cit. pag. 67 - T 1/842 del 15-XI-1936.

10) Olao Conforti, "Guadalajara", Mursia, Milano 1967, pag. 30.

11) J. Coverdale, op. cit. pag. 62 e F. Belforte op. cit. Vol. 3°, pag. 88.

12) H. Thomas op. cit. pag. 666

13) Fra i velivoli, non di costruzione sovietica, acquistati dai repubblicani, gli unici con discrete capacità belliche erano: un Bloch 210 (allora il più avanzato bombardiere dell'Armée de l'Air) tre caccia Dewoitine (di cui due modernissimi D.510 TH più veloci dei "Rata" russi) e quattro veloci monopiani postali Vultee V-A1 a carrello retrattile, di costruzione americana, trasformabili in bombardieri leggeri (J. Salas Larrazabal, op. cit. pagg. 429, 446, 447).

Il Servizio Informazioni dell'Estado Mayor de l'Aire nazionalista aveva stimato che nel 1° trimestre 1937 i repubblicani avessero ricevuto 373 aerei di cui 165 russi (MDA OMS, Cart. 48, Fasc.A, relazione dell'Estado Mayor de l'Aire "Apparecchi entrati nella Spagna rossa"). Se ne deduce che le forniture di materiale russo erano quasi esattamente conosciute dai nazionalisti (n.d.A.).

fossero un paio di dozzine, polarizzarono le attenzioni della propaganda repubblicana e le blandizie della stampa "liberal" americana. Alcuni di essi si vantavano di vittorie aeree in numero tale da meritare la qualifica di assi, ma per la maggiore parte di questi successi si trovano più smentite che conferme (14).

Un primo gruppo di piloti americani si era arruolato in settembre, seguito poi da altri due gruppi: uno di sette piloti capitanati da Berthram Acosta, giunto in novembre nella zona basca, ed un altro, in dicembre, di dieci, arruolati dalla sezione di New York del Communist Party. I migliori di quest'ultimo gruppo - Frank Tinker, "Tex" Allison, "Whitey" Dahl e Benjamin Leider - nel gennaio del 1937 furono aggregati insieme ad otto piloti spagnoli alla squadriglia Chato di Andr s Garcia Lacalle, primo spagnolo nominato comandante di un reparto caccia montato su velivoli russi.

Meno abili, o forse solo meno utili sul piano della propaganda, i piloti cecoslovacchi, insieme ad alcuni inglesi e francesi ingaggiati in quel periodo, vennero assegnati in blocco ad unit  di seconda linea armate con velivoli francesi.

Nelle future battaglie di M laga e dello Jarama l'aviazione repubblicana impegner  complessivamente circa 150 velivoli da combattimento, fra i quali una novantina di caccia Polikarpov, che le daranno la superiorit  qualitativa (15). Infatti l'aviazione nazionalista, quantunque forte di altrettanti aerei con un quasi identica proporzione di caccia, le opporr  appena sessantotto Fiat CR.32, allora gli unici validi competitori dei Chato e dei Mosca sovietici (16).

Oltre la met  dei caccia italiani sar  tenuta in Andalusia per la campagna di M laga sino dopo il 13 febbraio. I caccia italiani rimasti sullo Jarama avranno un lavoro massacrante, tuttavia mai il loro Comando lascer  inscoltate le pressanti richieste di intervento del Comando Nazionalista nel corso dell'aspra battaglia (17).

14) Il pilota statunitense John Dickinson afferm  di avere sfidato e vinto, in un combattimento aereo all'inizio del 1938, Bruno Mussolini, figlio del Duce. Secondo il suo racconto, avidamente raccolto dalla stampa americana, Bruno Mussolini - allora pilota dell'8  Stormo Bombardamento di base alle Baleari - avrebbe combattuto a bordo di un caccia Fiat G.50. Tutta fantasia, anche nei dettagli: Bruno Mussolini vol  solo su bombardieri, inoltre il caccia Fiat G.50 non fu impiegato in Spagna prima del febbraio 1939 (n. d. A.).

15) A met  gennaio 1937, l'Ufficio I (Informazioni) della MMIS stimava che i repubblicani avessero in linea 176 velivoli efficienti, distribuiti nella zona di Madrid e nel Levante. Altri 13 velivoli erano al Sud e 36 al Nord, mentre un numero imprecisato era nelle basi catalane (MAE, Spagna, Fdg, B. 97).

In data 7. 1.37, il Comando A. L. comunic  al Sottosegretario all'Aeronautica a Roma, la seguente stima della forza dell'aviazione repubblicana: apparecchi da bombardamento 95, di cui 15 Potez, 40 C.3 (RZ.5), 40 Martin Bomber; caccia 110, tutti Rata e Curtiss (MDA OMS, Cart. 73).

16) MAE, Spagna, Fdg, B. 97: prospetto in data 18.1.37 XV, "Aviazione della Spagna": apparecchi S.81 efficienti 16, inefficienti 1; apparecchi CR.32 efficienti 56, inefficienti 12; apparecchi Ro.37 efficienti 15, inefficienti 7.

17) A. Nassa s, op. cit. pagg. 141, 142.

Capitolo XI

MÀLAGA

La guerra lampo del Corpo Truppe volontarie

A Màlaga, con il fallimento dell'Alzamiento di luglio, quasi l'intera provincia era rimasta in mano ai repubblicani, costituendo un saliente lungo 180 chilometri e largo in media 40 chilometri, incuneato nel fianco Sud dell'Andalucía.

Il territorio era magnificamente protetto a Nord dal baluardo delle alte Sierras, transitabili solo in corrispondenza dei pochi passi tenuti dalle milizie repubblicane. A Sud, al centro della lunga costa bagnata dal Mediterraneo, il grande porto di Màlaga assicurava i rifornimenti meglio della tortuosa strada litoranea per Almería.

Secondo il grande piano strategico tracciato da Franco ai primi di dicembre, la conquista di Màlaga doveva seguire quella della capitale, ed essere la premessa alla risoluzione della guerra coronata dall'attacco finale ai paesi baschi (1). L'ordine di precedenza stabilito dal piano fu tuttavia mutato su richiesta di Mussolini, che a Màlaga voleva dare un saggio delle capacità belliche delle sue "camicie nere". Su sue istruzioni, Roatta contattò Franco, che si dimostrò "sufficientemente propenso", per quanto non troppo entusiasta, a lasciare al C.T.V. la parte di maggiore rilievo nelle future operazioni (2).

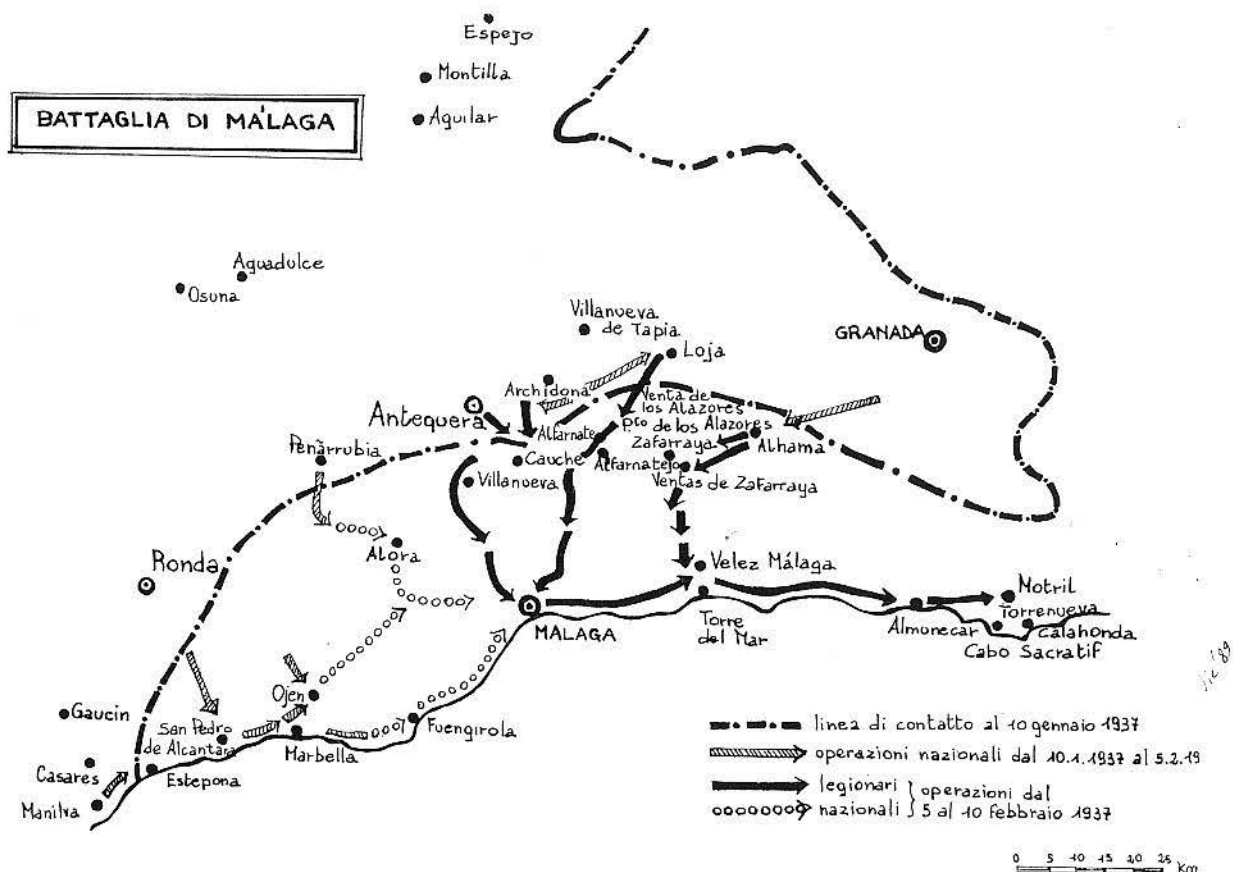
Màlaga era difesa da circa 20.000 uomini, fra cui alcuni reparti regolari e per il resto battaglioni di milizia dai nomi altisonanti (3). Il comando era affidato al colonnello Villalba, ma la sua autorità era contestata dagli anarchici, le cui milizie rifiutavano di lasciarsi incorporare nell'esercito regolare (4). Le dotazioni di artiglieria e di armi automatiche erano scarse, però il governo di Valencia aveva disposto l'invio di alcune partite d'armi a Màlaga, poiché era già trapelata la notizia dell'imminente attacco nazionalista con il massiccio impiego di truppe italiane.

1) E. Faldella, op. cit. pag. 195.

2) Telegramma Roatta a Ministero Esteri - Roma, N°25/881 del 18/12/1936 citato da: I. Saz e J. Tussel, "Fascistas en España - La intervención italiana en la Guerra Civil a través de los telegramas de la Misión Militar Italiana en España " Escuela española de Historia y Arqueología en Roma, 1981 pag. 69)

3) Secondo Hugh Thomas (op. cit. pag. 394), Màlaga era difesa da 40.000 miliziani, quasi tutti andalusi. Secondo E. Faldella, erano invece 20.000, di cui 12.000 schierati sul fronte e 8.000 di riserva, (E. Faldella "Venti mesi di Guerra in Spagna", Le Monnier, Firenze 1939, pag. 233). L'entità di uomini e materiali catturati a Màlaga, conferma i dati di Faldella. Il comando del C.T.V. valutò 10.000 perdite repubblicane, fra morti e prigionieri. Segnalò inoltre la cattura di 12 cannoni, di molte mitragliatrici e di un treno blindato (Ta 441/283 del 10. 2/1937, Ta 446/1085 e Ta 447/319 del 10. 2.2937 riportati da Saz e Tussel, op. cit. pag. 210) ; il 6 febbraio, i nazionalisti avevano catturato a Fuengirola 12 mitragliatrici, centinaia di fucili ed alcuni blindati. Parecchi uomini e materiali furono rastrellati nei giorni successivi. In conclusione Màlaga aveva difensori abbastanza numerosi con un discreto armamento. (n.d.A.).

4) Dolores Ibarruri, "Memorie di una rivoluzionaria", Editori Riuniti, Roma 1975, pag. 364.



Battaglia di Màlaga, febbraio 1937

L'illusione, accarezzata dal generale Roatta, di realizzare una sorpresa strategica su Màlaga con il C.T.V., aveva quindi avuto breve durata. Il 12 gennaio Roatta telegrafò furente a Roma che "ambienti militari spagnoli con solita incredibile leggerezza hanno sparso ai quattro venti notizia (delle) intenzioni (di) operazioni su Màlaga con grande concorso volontari italiani. Naturalmente se rossi non sono gli ultimi dei cretini avranno disposto rafforzamento (di) quella fronte" (5). Ormai l'obiettivo dell'offensiva era un "segreto di Pulcinella", di cui ampiamente riferiva pure la stampa anglosassone.

Il comando repubblicano non prese però rapidi provvedimenti. Infatti, a metà gennaio, alcune ricognizioni della MMIS sul fronte avevano accertato che esso era presidiato con forze deboli e sparpagliate, inoltre la scarsità degli apprestamenti difensivi in profondità facilitava il tipo di attacco progettato contro Màlaga (6).

Secondo la nuova dottrina tattica elaborata dallo Stato Maggiore del Regio Esercito Italiano, il successo doveva venire dalla sorpresa realizzata con l'impiego di truppe celeri. Conseguita la rottura delle linee difensive nemiche, colonne motorizzate dovevano penetrare in profondità, nelle retrovie dell'avversario, impedendone il concentramento delle unità di riserva.

Roatta voleva fare coincidere l'inizio dell'offensiva con il 1° febbraio, anniversario della fondazione della M.V.S.N.. Per le operazioni era pronta la 1ª Divisione al comando del generale Rossi, con alcuni reparti minori, per un totale di circa 9000 uomini, con sei batterie d'artiglieria, tre compagnie carri Ansaldo CV 35 e due plotoni autoblinde Lancia 1Z (7). Le uniformi dei volontari erano quelle grigioverdi dell'esercito italiano, senza le

5) Telegramma Roatta a MAE-Roma, N°199/386 del 12/1/1937 Saz e Tussel op. cit. pag. 92).

6) Telegramma Roatta a MAE N°93/31 del 27/12/1936 (Saz e Tussel op. cit. pag. 78).

7) Forza ed organizzazione delle "Banderas" legionarie all'epoca di Màlaga sono indicate nei telegrammi MMIS Ta 86/13-14 27 XII 1936, Ta 89/15, Ta 91/16, riportati da: I. Saz e J. Tussel, op. cit. pagg. 76, 77.

tradizionali stellette sul bavero. Indossavano camicie nere e baschi neri, su cui gli ufficiali avevano appuntato insegne del grado di modello spagnolo: stellette d'oro a sei punte per gli ufficiali sino a capitano, ad otto punte per i gradi superiori. Sullo stile del Tercio Extranjero, i battaglioni del C.T.V. si chiamavano "banderas" e "Gruppi di banderas" i reggimenti.

L'armamento della 1ª Divisione era all'incirca quello in dotazione al Regio Esercito alla fine della I Guerra Mondiale. Però le armi d'accompagnamento erano abbondanti, infatti, oltre alle mitragliatrici ed ai mortai d'assalto, la fanteria aveva anche anziani cannoncini da montagna 65/17 anteriori alla I G.M.. Poche le armi veramente moderne. Già superati i piccoli carri Ansaldo ed il minuscolo mortaio Brixia da 45 mm.

Le operazioni preliminari per l'offensiva avevano preso il via il 14 gennaio, quando le truppe di Queipo de Llano, avanzando da ponente sulla strada litoranea, avevano preso Estepona e Marbella.

La 1ª Divisione, suddivisa in tre colonne d'attacco ed una di riserva, era stata portata in linea a ridosso del settore Antequera Alhama, solo alla vigilia dell'ora zero. Questa fu differita dal 1º al 5 febbraio a causa del ciclone che aveva imperversato a fine gennaio rovinando le strade e rendendo inagibili i campi dell'Aviazione Legionaria.

All'alba del 5, le colonne d'attacco del C.T.V. mossero lungo le strade Antequera-Almogía-Màlaga, Loja-Colmenar-Màlaga ed Alhama-Ventas de Zafarraya-Torre del Mar. Le direttrici di marcia delle colonne destra e centrale convergevano su Màlaga. La colonna di sinistra superò di slancio le posizioni del Boquete e della Ventas de Zafarraya.

La colonna centrale dovette combattere una intera giornata per superare il Puerto de los Alazores difeso da 2.000 miliziani.

La colonna di destra incontrò a Villanueva de la Concepción una resistenza durissima. Qui si manifestarono manchevolezze dovute all'eccessiva fretta con cui erano state arruolate ed addestrate le truppe legionarie (8). Vi furono momenti di disordine ed alla sera il valico era ancora in mano repubblicana, tuttavia l'indomani i difensori ripiegarono trascinati dalla caduta del Puerto de los Alazores.

Nei primi giorni della battaglia il cielo fu completamente dominato dall'Aviazione Legionaria. Le colonne di rincalzo repubblicane, i concentramenti di truppe e gli apprestamenti difensivi furono sottoposti ad una pioggia di bombe, spezzoni e raffiche di mitraglia, senza alcuna azione di contrasto dell'aviazione rossa.

Sul terreno degli scontri e lungo le strade percorse dalle avanzanti colonne del C.T.V., pattuglioni di caccia Fiat scortavano i bombardieri e proteggevano le truppe.

Sfondate le difese sui passi montani, le colonne legionarie dilagarono. L'ultima linea difensiva imbastita al Puerto de Leòn fu spezzata, il 7, dalla colonna centrale, contemporaneamente la colonna di destra passò il Rio Campanillas. Alle 6 della sera le due colonne si congiunsero sulle colline dominanti Màlaga a 3 chilometri dai sobborghi. L'esodo dalla città di armati sbandati e di civili compromessi con la repubblica assunse un ritmo frenetico quando l'artiglieria del C.T.V. aprì il fuoco contro obiettivi militari. Fu pure colpita una nave che tentava di uscire dal porto.

La strada costiera Màlaga-Motril era intasata da migliaia di persone in fuga, alcune su autocarri e vetture, altre a piedi inframmezzate a disordinate bande di miliziani. L'unica via di scampo della massa di fuggiaschi avrebbe potuto essere facilmente sbarrata a Torre del Mar dalla colonna legionaria di sinistra, arrivata il giorno innanzi davanti a Velez Màlaga. Ma il comando del C.T.V. preferì lasciarla aperta, anziché chiudere il nemico nell'abitato di Màlaga, dove sarebbe stato indotto ad una resistenza sicuramente lunga e sanguinosa.

Alle 6 del mattino dell'8, una pattuglia di legionari comandata dal maggiore dei Reali Carabinieri De Blasio entrò in Màlaga, preceduta da due carri d'assalto Ansaldo. Senza incontrare un tiro di fucile, la pattuglia occupò i preziosi impianti della Italcable e le sedi della Banca di Spagna e del Governo Civile. Poi il grosso delle truppe dilagò nella città, la cui occupazione fu completata entro le 11.00.

Un'ora dopo fece il suo ingresso anche la colonna nazionalista del colonnello don Josè de Borbòn Duque de Sevilla, che si era aperta la strada combattendo lungo la strada costiera da Marbella a Màlaga. La sua avanzata era stata appoggiata dai cannoni degli incrociatori **Canarias** e **Baleares** e dagli aerei della Condor e dell'aviazione spagnola.

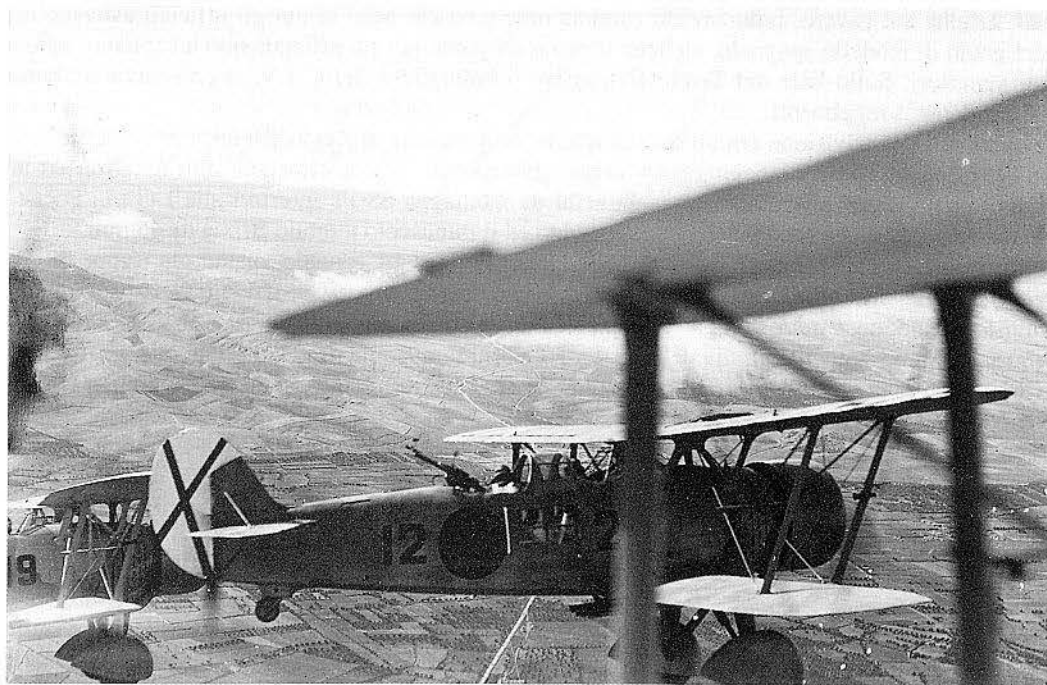
A mezzanotte del giorno 8, una colonna motorizzata del C.T.V. uscì da Màlaga lanciandosi sulla strada costiera in direzione di Motril. Nella sua avanzata superò e catturò migliaia di miliziani sbandati e demoralizzati.

Unità fresche repubblicane, marciarono da Almeria contro la colonna legionaria, ma non impedirono alle tre "banderas" del colonnello Guassardo di entrare in Motril, 109 chilometri da Màlaga: coperti in tre giorni di marcia e combattimenti.

8) Lettera di Barzini del 18/3/1937 (ACS, Segreteria particolare del Duce, carteggio riservato, pacco 72, fascicolo Guadalajara, pag. 81).

Responsabile di queste deficienze era il generale Russo, il quale aveva disatteso precise istruzioni di Mussolini, relative alla qualità dei volontari della Milizia da inviare in Spagna (ACS, Segret. part. Duce, cart. riserv., pacco 72).

Inspiegabilmente, il generale Russo conservò il proprio incarico (n.d.A.).



Battaglia di Màlaga, febbraio 1937. Ro 37 bis della 2ª Squadriglia, di base ad Armilla (Granada), in missione offensiva. Gli attacchi a bassa quota dei Ro.37 bis falciarono le colonne delle riserve repubblicane, aprendo al C.T.V. la via di Màlaga. (Foto Nino Bortolini)

Secondo i piani prestabiliti, l'offensiva si arrestò a Motril, dove il giorno 15, il C.T.V. cedette le proprie posizioni alle truppe nazionaliste.

La nuova tattica italiana aveva funzionato. Erano bastati 720 autocarri e pochi mezzi blindati per ottenere un sorprendente successo. Nella fase di investimento, nuclei esploranti di carri d'assalto e motomitraglieri avevano preceduto le truppe autotrasportate sino a prendere contatto con il nemico. Sotto la loro copertura, la fanteria si era calata dagli autocarri e spiegata in ordine di combattimento, mentre l'artiglieria al seguito concorreva all'azione. Infranta la resistenza avversaria, le colonne autocarrate si erano lanciate all'inseguimento senza concedere all'avversario il tempo di organizzare sia i contrattacchi sia le difese su linee arretrate (9).

A Màlaga, i legionari avevano combattuto con slancio e coraggio, pagando alla vittoria il prezzo di 95 morti e 276 feriti. Le loro perdite avrebbero potuto essere inferiori se l'addestramento e la preparazione della divisione fossero stati migliori. Comunque la prova del fuoco era stata sorprendentemente bene superata da uomini, che sette od otto settimane prima erano in massima parte civili con scarsa istruzione militare. Due settimane prima dell'offensiva, Roatta aveva segnalato a Roma che "una certa aliquota di truppe manca di qualsiasi criterio tattico ed alcuni non sanno nemmeno (...) come si carica una mitragliatrice" (10).

Nei combattimenti, i migliori legionari avevano trascinato gli altri al successo, ma le carenze organiche della truppa segnalate a Roma furono poco saggiamente dimenticate sull'onda dell'euforia seguita alla vittoria. La vittoria però era stata netta: diecimila nemici catturati, centinaia uccisi; una grande provincia con un porto di primaria importanza conquistati; ridotta l'estensione del fronte andaluso da 216 a 20 chilometri.

9) La tattica sperimentata per la prima volta a Màlaga dal C.T.V. anticipava, con meno ricchezza di mezzi motorizzati e corazzati, la "Blitzkrieg" (guerra lampo) tedesca. Le capacità d'urto e penetrazione delle "truppe celeri" erano largamente inferiori a quelle delle panzerdivisionen messe in campo dalla Wehrmacht nella II Guerra Mondiale. I tedeschi integrarono magistralmente l'impiego in massa di corazzati armati di cannoni, con quello dell'artiglieria e della fanteria, ambedue motorizzate e sostenute sul campo di battaglia da un'aviazione tattica d'alto livello. Pure le salmerie ed i servizi delle divisioni tedesche erano motorizzati e seguivano da vicino i reparti combattenti (n.d.A.).

10) Telegramma di Roatta a MAE n°293/27 del 21/1/1937 (Saz e Tussel, op. cit. pag. 106).

L'Aviazione Legionaria domina su Màlaga

Per l'offensiva su Màlaga, l'Aviazione Legionaria aveva trasferito in Andalusia parte dei velivoli dislocati sul fronte di Madrid. Con l'arrivo a Sevilla Tablada delle squadriglie di Dequal e Nobili e di cinque "Romeo" della 1ª Squadriglia Ro.37 di Colacicchi, l'Aviazione Legionaria schierava 59 velivoli bellicamente efficienti, di cui 36 caccia Fiat: una forza più che sufficiente per dare una efficace protezione alle truppe del C.T.V. (tabella n°4).

La Legione Condor aveva contribuito alla preparazione delle operazioni con una serie di utilissimi rilievi fotografici, rimettendoci un ricognitore Heinkel He-70, atterrato da alcuni "Chato" nei pressi di Estepona, il 2 febbraio (11).

L'aviazione spagnola, con i Breguet XIX delle piccole squadriglie 3-G-10 e 4-G-10, una squadriglia di Junkers 52 ed i tre Fiat della **Patrulla Azul** di Morato, aveva il compito di appoggiare i tre battaglioni nazionalisti che dovevano avanzare lungo la costa.

A Màlaga, l'aviazione repubblicana era in condizioni di netta inferiorità. Schierava appena 26 velivoli, di cui i più validi erano 12 "Chato" e 6 "Katiuska" (Tabella n°5). I quattro Potez 54 superstiti della squadriglia Malraux erano stati appositamente ritirati dal fronte di Teruel.

Il generale russo Šmushkevitch, aveva ovviamente trattenuto la massa dei propri velivoli attorno a Madrid.

I raids dei pochi "Katiuska" del capitano Ostriakov erano stati inizialmente indirizzati su obiettivi strategici. Sfruttando l'alta velocità dei bimotori, i piloti sovietici attaccarono gli obiettivi con la consueta tattica del "colpisci e fuggi", senza subire alcuna perdita, però con scarsi risultati, anche per l'imprecisione dei lanci.

Il 15 gennaio, gli SB 2 avevano intercettato l'incrociatore **Almirante Cervera** al largo di Màlaga. Ostacolati dalla forte reazione contraerea, i russi avevano lanciato le bombe da alta quota senza piazzarne alcuna a segno: ulteriore dimostrazione della scarsa efficacia dei bombardamenti in quota contro il naviglio da guerra in navigazione.

Il 21 dello stesso mese, gli SB 2 avevano ucciso 36 civili a Ceuta. Il 22, tre SB 2 si erano presentati a 4.500 metri di quota sopra Cádiz. Porto e banchine, affollati di navi e materiali arrivati per il C.T.V., offrivano un ghiotto bersaglio. I bombardieri avevano manovrato in stretta formazione per portarsi a tiro. Ma l'Aviazione Legionaria faceva buona guardia. Cinque coppie di CR.32 si davano quotidianamente il cambio sopra il porto.

Quando da un cumulo di nubi erano sbucate le aggressive sagome dei due Fiat di pattuglia, i sovietici si erano alleggeriti delle bombe, fuggendo, vanamente inseguiti dai Fiat per oltre cento chilometri.

A fine mese l'imperversante maltempo aveva rallentato l'attività dell'Aviazione Legionaria, ma al ristabilirsi delle favorevoli condizioni atmosferiche i Fiat del fronte Sud, quasi al completo basati sui campi di Sevilla, avevano iniziato quotidiane crociere sulle linee del settore di Màlaga, facendo la spola fra Ronda e Loja. L'ampiezza del territorio controllato dai Fiat, teneva i repubblicani nell'incertezza circa le direttrici dell'attacco, inoltre il controllo dello spazio aereo sopra le zone di concentramento delle truppe legionarie impediva ai ricognitori repubblicani di scoprire i movimenti delle colonne della 1ª Divisione.

Una sola volta in tutta la campagna, i caccia repubblicani tentarono di sfidare la superiorità aerea legionaria, precisamente nel mattino del 3 febbraio. Nel cielo di Loja, sei "Chato" assalirono tre CR.32 di pattuglia, pilotati dal tenente Larsimont, dal maresciallo Sozzi e dal sergente Frattini. Schivata abilmente la puntata iniziale dei russi, i Fiat avevano contrattaccato con grinta. Manovrando con maestria, erano riusciti a collocarsi in coda ai biplani nemici. Larsimont e Sozzi ne avevano danneggiati due, costringendo i russi a rompere il combattimento. I due "Chato" colpiti avevano eseguito un atterraggio di emergenza a Torremolinos. Uno dei piloti, ferito e non più in grado di controllare il velivolo, aveva capottato sfasciando del tutto l'aereo. L'altro se l'era cavata con semplici danni.

Anche i caccia legionari avevano subito danni nella primissima fase del combattimento. Dopo il breve combattimento, Larsimont e Frattini avevano dovuto cercare d'urgenza un atterraggio di fortuna, ma entrambi avevano capottato. I piloti erano usciti incolumi, mentre i robusti Fiat avevano riportato danni riparabili.

Per non fornire ai repubblicani indicazioni circa la zona d'attacco delle truppe italiane, il grosso dei caccia e dei ricognitori si era portato sul campo di Granada-Armilla solo all'ultimo momento. Il 4 febbraio, l'A. L. aveva diciannove CR.32 e dieci "Romeo" sul campo di Armilla, ad appena un quarto d'ora di volo dalla zona d'operazioni.

Il 5 febbraio, il Gruppo **Marelli** doveva bombardare Colmenar, nelle retrovie del passo di los Alazores, mentre quest'ultimo era attaccato dalla colonna centrale del C.T.V.. Una formazione di dieci S.81, con diciannove CR.32 di scorta, sbagliò bersaglio, sganciando su uno sconosciuto paesello scambiato per Colmenar. Poco dopo, cinque Ro.37 bis rimediarono parzialmente all'errore, spazzando con mitragliatrici e bombe da 12 Kg. la strada fra Màlaga ed il Puerto de los Alazores su cui marciavano colonne "rosse" con rincalzi e rifornimenti diretti al passo.

11) L'abbattimento dell'aereo tedesco fu rivendicato dal pilota americano Koch, aggregato alla mezza squadriglia di Kosakov (n.d.A.).

TABELLA 4

Schieramento Aviazione Legionaria

Andalucia - 12 febbraio 1937

BASE DI SEVILLA

Bombardamento -

Gruppo **Marelli** (ten. col. Raffaelli)
 11^a Squadriglia (cap. Gildo Simini)
 13^a Squadriglia (cap. Igino Mencarelli)
 velivoli: n° 13 Savoia S.81

II Gruppo Caccia -

3^a squadriglia (cap. Nobili)
 velivoli: n° 14 Fiat CR.32

CAMPO DI GRANADA-ARMILLA

Osservazione aerea -

1^a Squadriglia Ro.37 bis (cap. Colacicchi)
 velivoli: n° 10 Romeo Ro.37 bis

Caccia -

I Gruppo **Cucaracha** (ten. col. Signorelli)
 4^a Squadriglia (cap. Dequal)
 5^a Squadriglia (cap. Francois)
 velivoli: n° 22 Fiat CR.32

(origine: MDA OMS Cart.73, promemoria Comando A. L. per Sottosegretario Aeronautica, 12. 2.1937.)

TABELLA 5

Aviazione Repubblicana

Settore Màlaga - Inizio Febbraio 1937

Caccia

Distaccamento 1^a Squadriglia "Chato"
 (cap. "Casimiro") n° 6 velivoli

Distaccamento 3^a Squadriglia "Chato"
 (cap. Kosakov) n° 6 velivoli

Dewoitine 371/372 e Nieuport Ni 52 C1
 circa n° 5 - 6 velivoli

Bombardamento

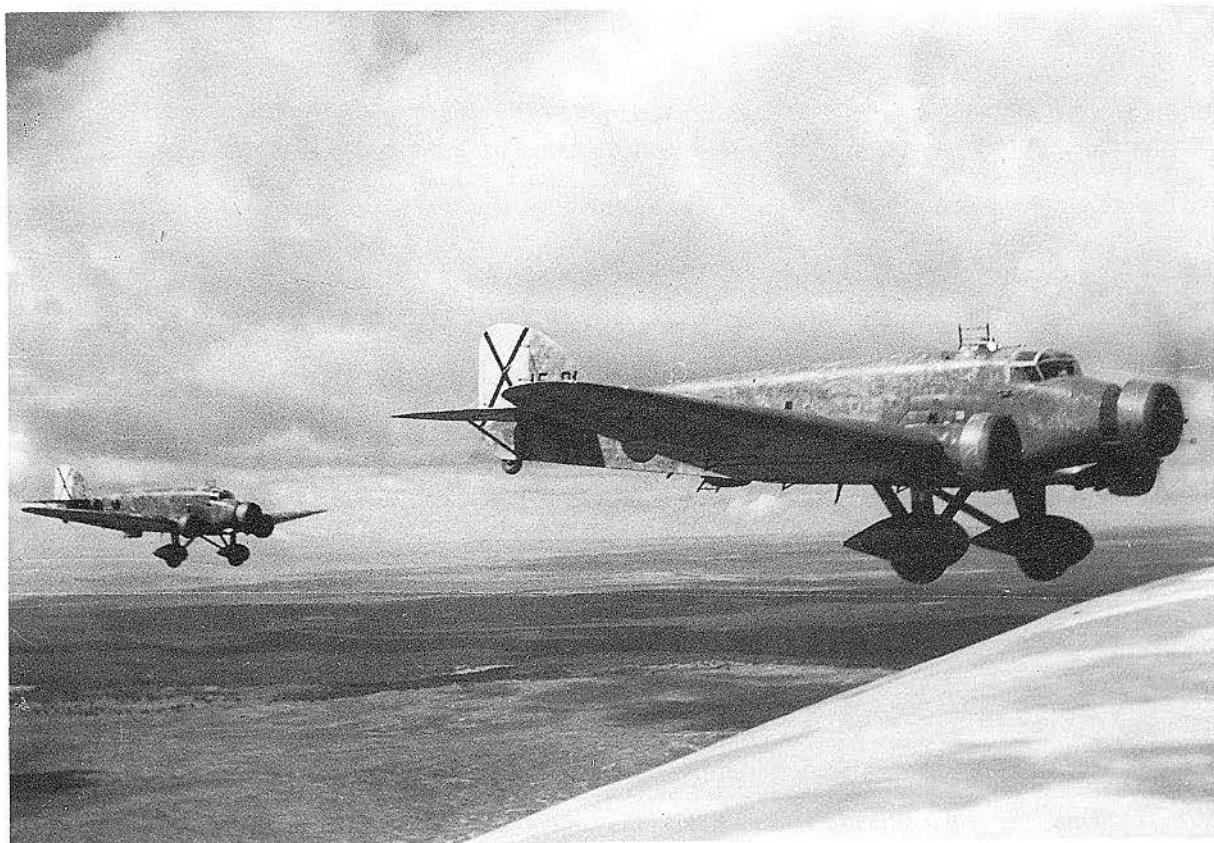
Squadriglia "Katiuska" (SB 2)
 (cap. Nikolai Ostriakov) n° 6 velivoli

Squadriglia Malraux n° 4 velivoli Potez 54

Nei tre giorni successivi le avverse condizioni atmosferiche impedirono ai grossi Savoia S.81 di levarsi dal campo di Sevilla, reso molle dalle piogge. Gli agili Ro.37 bis e le loro scorte, invece, decollarono ugualmente da Granada e, filtrando tra gli squarci delle nubi, attaccarono da bassa quota colonne di automezzi e nuclei di resistenza repubblicani.

In una occasione, i Ro.37 bis attaccarono per errore le truppe del C.T.V..

Il 7 febbraio, la colonna legionaria di sinistra, comandata dal colonnello Guassardo, dopo avere spazzato i repubblicani dalla Venta de Zafarraya, avanzava sulla rotabile per Velez Màlaga in anticipo sui tempi di marcia. Elementi della colonna in movimento sulla rotabile a Sud di Zafarraya furono avvistati da una pattuglia di "Romeo" della 1^a squadriglia. Il comandante fece oscillare le ali per richiamare l'attenzione dei gregari, indi,



Febbraio 1937, S.81 del Gruppo "Marelli" in volo sull'Andalucia. Arrivati in Spagna a metà gennaio, per sostituire i vecchi S.81 ceduti agli spagnoli, i 12 Savoia del "Marelli" costituirono l'intera forza da bombardamento legionaria nelle battaglie di Málaga e Guadalajara.
(Museo Caproni di Taliedo)

tolta la sicura al dispositivo lanciabombe, mise l'aereo in picchiata sugli automezzi. Gli altri lo seguirono in fila indiana. Ma, mentre le prime bombe filavano in basso, alcuni piloti - fra cui una nostra vecchia conoscenza, il sergente Dante Labanti - riconoscevano le familiari sagome degli autocarri Fiat 618, si trattennero dal lanciare. L'accaduto, sebbene in parte dovuto alla mancanza di idonei contrassegni di identificazione sugli automezzi, oltre a provocare perdite, provocò le risentite critiche e gli ironici commenti del C.T.V. (12).

A causa della completa disfatta dei repubblicani, gli interventi sul campo di battaglia dei bombardieri pesanti S.81 cessarono, il 9 febbraio, con lo spezzonamento di gruppi di armati in fuga nei pressi di Torrox.

Nei giorni successivi gli S.81 passarono a bombardare il sistema di comunicazioni nelle lontane retrovie del nemico. Il porto e la stazione ferroviaria di Almeria ebbero due attacchi. Un bombardamento notturno colpì la stazione di Guadix.

Negli stessi giorni, l'aviazione repubblicana, sino ad allora latitante dal teatro d'operazioni, riapparve con una serie di azioni nel settore di Motril, in appoggio alla XIII Brigata Internazionale, appena arrivata dalla Spagna centrale.

Il 14, gli internazionali tentarono di riprendere Motril. Prima bloccati, poi duramente contrattaccati da tre "banderas" italiane, gli uomini della XIII ripiegarono lasciando sul terreno circa cento morti ed altrettanti dispersi (13).

Per rinforzare le pattuglie di caccia a protezione dell'area di Motril, il comando dell'Aviazione Legionaria spostò a Granada 6 Fiat della squadriglia di Nobili, sicché, alla data del 9 febbraio, 25 caccia CR.32 erano in azione dal campo di Armilla.

12) Testimonianza all'A. del rag. Dante Labanti (Bologna, ottobre 1981). La medesima circostanza è confermata dal diario di guerra del Sottotenente Pilota Luigi Monti (Diario 1 dicembre 1937 - 31 marzo 1937, per gentile concessione del dott. Bernardo Monti), d'ora in avanti citato come Diario Monti.

13) A. Castells, op. cit. pag. 180.



Battaglia di Málaga. SB-2 "Katiushka", abbattuto il 10 febbraio dai Fiat CR.32 nella zona di Salobrena.
(foto Prospero Nuvoli)

Cinque o sei crociere giornaliere, effettuate da pattuglie di quattro o più Fiat, tenevano sotto stretto controllo la zona di Motril. L'efficacia del dispositivo caccia era tuttavia limitata dalla mancanza di radio a bordo dei CR.32, che una volta decollati mancavano di qualsiasi guida da terra. Nondimeno la presenza delle pattuglie neutralizzò gran parte dei raids repubblicani, anche se gli SB 2 riuscirono ad eseguire alcune azioni con perdite minime sfruttando la solita tattica del "colpisci e fuggi" (14).

Gli SB-2 attaccavano in coppia, velocissimi, e quasi sempre da quote elevate. Piombavano sul loro obiettivo, lanciavano, viravano di 180°, e fuggivano prima dell'intervento dei CR. Se durante l'azione si profilava l'intercettazione dei caccia, non esitavano a fuggire prima ancora di arrivare al lancio. Ma non sempre scamparono indenni. Nel mattino del 10 febbraio, due "Katiushka" furono sorpresi da quattro Fiat mentre spezzonavano a Salobrena automezzi della colonna Guassardo. Quantunque ripetutamente colpiti, i russi riuscirono a distanziare gli italiani. In seguito nella zona fu reperito e catturato un SB 2 atterrato fuori campo (15).

All'alba dell'11, due "Katiushka" diedero la sveglia al campo legionario di Granada-Armilla. Le sette bombe lanciate andarono largamente fuori bersaglio, mollate precipitosamente, addirittura in virata, con i motori a tutto gas per distanziare i due CR della pattuglia di vigilanza, arrivati quasi a tiro degli attaccanti.

A vuoto pure la stoccata tirata, nello stesso pomeriggio, da un'altra coppia di SB 2, messa in fuga sopra Motril da una pattuglia guidata dal capitano Dequal. Gli SB 2 andarono però al successo, il 13, su Motril. Il primo attacco fu intercettato dai CR. Il secondo, insinuatosi in un vuoto della difesa, uccise 15 legionari e ne ferì 25 (16).

14) Le crociere sul fronte dei CR.32 evitarono alle truppe legionarie i mitragliamenti dei "Chato", il cui numero sul fronte di Málaga non era sufficiente per condurre attacchi a bassa quota in presenza della caccia legionaria. Infatti, tale tipo di azione richiedeva contemporaneamente almeno due squadriglie: una per l'attacco al suolo, più una seconda in quota per proteggere la prima (n.d.A.).

15) Testimonianza all'A. dell'ing. P. Nuvoli, Torino 15.01.1982.

16) Il Capo di S. M. del C.T.V., tenente colonnello Emilio Faldella, affermò che durante le operazioni di Málaga l'Aviazione Legionaria aveva avuto il completo dominio dell'aria "fatta eccezione della regione di Motril" (E. Faldella, op. cit. pag. 246).

L'ultima battaglia della squadriglia Malraux

Nelle ultime fasi della Campagna di Màlaga i "multiplace de combat" della **Squadriglia Malraux** si guadagnarono un ultimo scampolo di gloria. Motril era caduta nella notte del 10 febbraio, quando le sue vie deserte erano state invase dalle sferraglianti "scatole di sardine" della 1ª compagnia carri d'assalto legionari.

Nel mattino successivo, poco dopo le 7, due Potez 54 carichi di bombe si erano lentamente alzati in volo dal campo di Tabernas, 31 chilometri a Nord di Almeria, seguiti poco dopo da cinque "Chato" della squadriglia di Kosakov.

Al vibrante rombo dei motori Mikulin M-25 alla massima potenza, gli agili Polikarpov si erano arrampicati a quota più elevata dei Potez, assumendo la posizione di scorta indiretta a tergo degli aerei francesi: alti e pronti a contrattaccare eventuali intercettatori.

La giornata era chiara e luminosa, con bianche soffici nubi sparse. Mentre la formazione repubblicana stava per tagliare la Costa del Sol ad Est di Motril, sul campo di Armilla il sottotenente Mantelli ascoltava le ultime istruzioni del capitano Dequal, in attesa di decollare in pattuglia per il primo turno di sorveglianza sopra Motril. Verso Motril stavano già volando i due Potez, riconoscibili da lontano per i codici di identificazione, rispettivamente **B** ed **N**, dipinti a giganteschi caratteri bianchi sulle alte ed affilate derive.

Alle 07, 50, il Fiat di Mantelli decollò seguito dai caccia del sottotenente Luigi Monti, del sergente maggiore Drigani e del sergente Cova. Un quinto CR.32 era subito rientrato per noie al motore (17).

In una ventina di minuti i Fiat avevano raggiunto la zona di pattugliamento assegnata. Nella ventina di minuti successiva, i velivoli avevano fatto la spola fra levante e ponente di Motril, seguendo il tracciato della rotabile costiera.

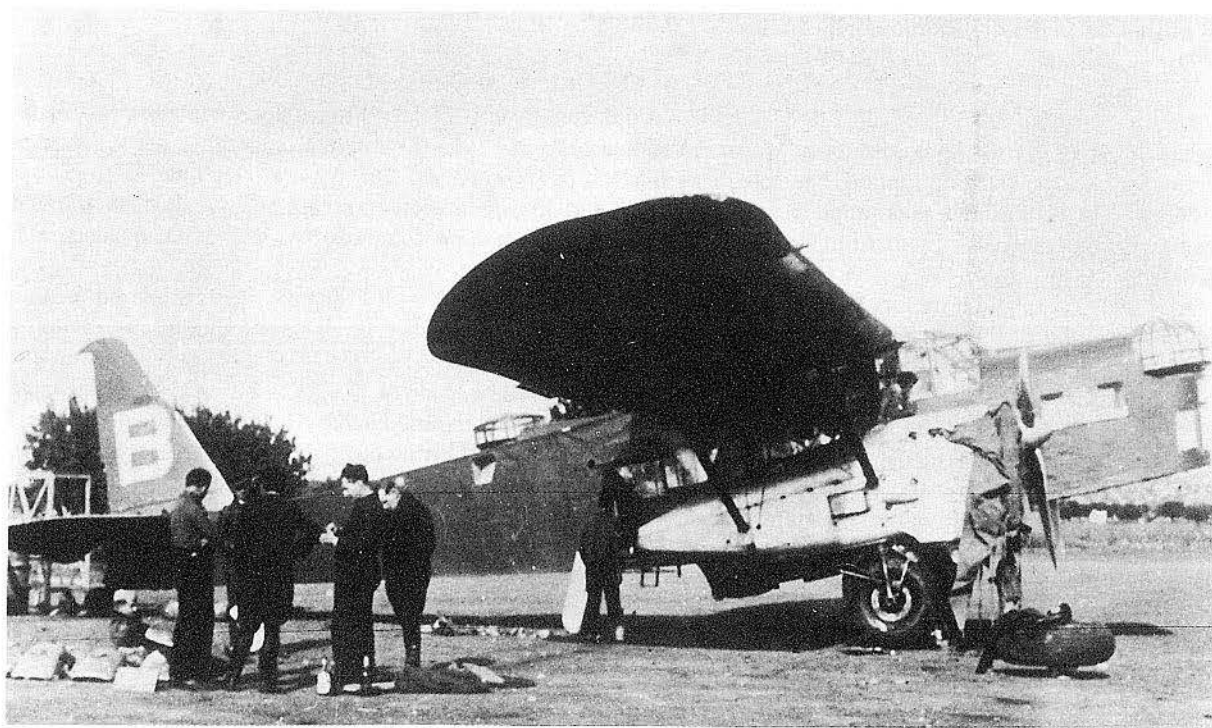
Gli occhi dei piloti scrutavano attentamente il cielo: nel giorno precedente, i bombardieri rossi avevano per la prima volta attaccato una colonna del C.T.V..

Risalita ancora una volta la litoranea verso levante, i Fiat eseguirono ancora una virata per ritornare a ponente. Fu allora che Mantelli vide, basse e lontane, ma nitide sopra il blu scintillante della superficie marina, le note silhouettes di due Potez scivolare in direzione opposta ai Fiat. All'unisono i quattro CR eseguirono una conversione di rotta con una virata in cabrata per guadagnare quota. Continuarono poi a salire ancora. Nella previsione che i bombardieri fossero scortati, una superiore quota avrebbe dato maggiore vantaggio.

17) Diario Monti, 11 febbraio 1937.
Libretto di volo del sottotenente Luigi Monti.



Granada Armilla,
febbraio 1937. I sottotenenti Adriano Mantelli e Luigi
Monti, protagonisti del combattimento con Potez 540
francesi, ricordato da André Malraux ne "L'Espoir"
(La Speranza).
(foto Bernardo Monti)



Tabernas, febbraio 1937. Manutenzione al Potez 540 "B" della Escuadra Malraux. Uno dei due bombardieri francesi abbattuti dai CR.32 italiani durante le ultime fasi della battaglia di Màlaga. (foto Patrick Laureau)

I Potez, momentaneamente perduti di vista dai piloti legionari durante la conversione, riapparvero di nuovo, ma nello stesso istante furono visti i cinque "Curtiss" di Kosakov avanzare in lontananza, alti ed incombenti.

La posizione della pattuglia legionaria non era delle migliori, ma per Mantelli era imperativo attaccare i bombardieri prima di essere impegnato dai caccia. Ad un suo cenno i Fiat piegarono a sinistra puntando a tutto gas addosso ai Potez. In testa Mantelli, seguito da Monti in ala sinistra, e poi dagli altri due. Tutti in una affondata vertiginosa: quasi verticale. Mantelli voleva sbrigarci coi Potez, prima di avere addosso i "Curtiss" della scorta.

Al momento dell'attacco, i bombardieri avevano i portabombe vuoti. Poco prima si erano alleggeriti del carico esplosivo sulle truppe legionarie entrate a Motril, e stavano rientrando alla base sotto la rassicurante protezione dei "Chato". A bordo dei Potez, la tensione nervosa si era allentata. All'improvviso: il fulminante attacco dei Fiat ricordato da Malraux nel celebre romanzo "L'espoir".

Secondo Malraux, gli equipaggi dei Potez contarono "diciotto caccia nemici (che) arrivavano divisi in due gruppi. Altri probabilmente li seguivano" (18).

Lasciato Malraux alle sue eroiche invenzioni, passiamo la parola al giovane sottotenente Monti, che il destino aveva lanciato sulla scia del Potez B. Racconta Monti: " (...) vedo sbucare davanti al muso del mio Fiat, bellissimo per grandezza e per la vivacità di quei due dischi rossi dipinti sulle ali, un Potez da bombardamento. L'effetto è stato tale che ho iniziato a sparare un attimo prima di Mantelli. I miei colpi - le traccianti me lo dicono - vanno a finire sulle estremità dell'ala destra ed alcuni anche fuori, perché il pilota ha piazzato un magnifico virage a 90°. Alla seconda puntata sono molto più esatto (...) anche i colpi di Mantelli vanno a segno".

Monti, che montava un CR.32 bis quadriarma, sparava solo con le due mitragliatrici alari da 7,7 mm, non fidandosi di usare le più potenti 12,7 mm di fusoliera, nei cui nastri gli armieri avevano caricato i nuovissimi proiettili esplosivi. Munizioni con già una brutta fama, per la tendenza a scoppiare appena fuori le canne.

Battuto da raffiche su raffiche, il Potez aveva virato cercando scampo verso il mare, con incrollabilmente piazzato in coda il tenace Monti, il cui racconto prosegue " (...) sparavo da 200 metri a zero (...) perché altrimenti con quelle genialissime armi alari non gli avrei fatto neppure il solletico date le fortissime vibrazioni che sollevavano le canne. L'avversario continuava, con mia grande meraviglia, ad incassare pallottole. Ad un tratto ha avuto un movimento brusco, che m'ha fatto sperare di vederlo precipitare, ma si è rimesso".

18) André Malraux, "La speranza", A. Mondadori Editore, Verona maggio 1970, pag. 370.

Nonostante il piccolo calibro, le 7,7 mm avevano già fatto disastri sul Potez. Pezzi di compensato, metallo e mica turbinavano nella carlinga divelti dall'impatto dei proiettili. Il primo pilota Santès aveva avuto il braccio destro spezzato. Il secondo pilota, l'olandese Reyes, era stato mortalmente ferito al ventre: forse nel momento stesso in cui Monti aveva osservato il brusco movimento dell'aereo. Feriti anche Segnaire - commissario della squadriglia - ed il mitragliere Galloni, le armi delle torrette del bombardiere avevano cessato il fuoco. Poco dopo anche le mitragliatrici del Fiat tacquero. I colpi da 7,7 mm. erano esauriti. Proprio allora Monti vide che "i due motori cominciavano a lasciare strisce di fumo nero".

Con i motori colpiti, il Potez perse progressivamente quota, avvicinandosi alla costa. Arrivato a pelo delle onde, Santes con un ultimo sforzo lo raddrizzò portandolo all'ammarraggio nell'acqua bassa, quasi sull'orlo della spiaggia di Cabo Sacratif.

Intanto Mantelli aveva raggiunto il Potez N, il quale, alleggerito dalle bombe, aveva volato dritto, in una leggera picchiata che gli aveva fatto guadagnare velocità, allontanando il momento del contatto a fuoco con il CR.

Infine Mantelli aveva accorciato le distanze, aprendo il fuoco a circa duecento metri e continuando così sino a meno di trenta metri dalla coda del Potez. Era così vicino da scorgere chiaramente, dentro della grossa torretta dorsale, il mitragliere curvo sulla mitragliatrice eruttante filze di rosse traccianti, che sembravano arrivarli dritte in faccia. Improvvisamente il parabrezza del Fiat fu oscurato da schizzi dell'olio del radiatore. Mantelli non riuscì a capire se era stato colpito oppure se era scoppiata una di quelle maledette nuove esplosive da 12,7 mm. Istintivamente Mantelli sporse la testa all'esterno del parabrezza, ma uno spruzzo d'olio gli sporcò anche gli occhiali di volo, obbligandolo a levarli. Il motore del Fiat scelse proprio quel momento per perdere potenza, poi l'elica si bloccò in croce.

Nella foga del combattimento, Mantelli era arrivato tanto ad a Est di Motril, che era chiaramente impossibile ritornarvi in quelle condizioni. Messo l'aereo in leggera picchiata, puntò allora verso una pianeggiante spiaggia sabbiosa, in zona ancora repubblicana. L'atterraggio fu duro, però Mantelli non si produsse un graffio. In seguito, accompagnato dalla fortuna, scampò alla cattura e, prima del finire della giornata, fu raccolto da un reparto motorizzato del C.T.V.(19). Il suo CR danneggiato fu localizzato all'indomani dai Ro.37 bis ed in seguito recuperato.

Il Potez N, già da lui colpito, aveva ricevuto bordate di 12,7 mm anche dal sergente maggiore Drigani. Ciò nonostante era riuscito a sostenersi sino a Llanos de Dalias, dove si era distrutto in atterraggio.

L'equipaggio del Potez B, abbattuto da Monti, fu raccolto da soldati repubblicani in ritirata. I primi soccorsi ai feriti furono prestati dal dottor Norman Bethune di una unità sanitaria americana aggregata alla XIII brigata internazionale, ma Reyes morì due giorni dopo in ospedale ad Almeria (20).

19) MDA OMS Cart. 64B, Attività A. L. del 11. 2.1937. Testimonianza all'A. del generale A. Mantelli, Roma, marzo 1981.

20) A. Castells, op. cit. pag. 179.

LA BATTAGLIA DELLO JARAMA

L'offensiva parallela di Franco

Ventiquattro ore dopo l'inizio della battaglia del C.T.V. sulle Sierras di Màlaga, l'armata nazionalista comandata dal generale Varela aveva lanciato una offensiva a Sud Ovest di Madrid: un altro tentativo di Franco di conquistare la capitale con una manovra aggirante appoggiata da mezzi ancora più imponenti.

Le truppe di Varela dovevano raggiungere ed interrompere tutte le strade tramite le quali Madrid riceveva rifornimenti dal Levante e dalla Cataluña. La vitale strada di Valencia, doveva essere raggiunta dalla I^a Divisione del generale Orgaz partendo dalla zona collinosa compresa fra le confluenze dei fiumi Manzanares e Tajuña con il Rio Jarama.

Davanti alle cinque grosse brigate di Orgaz stavano in quel momento solo due brigate spagnole di recente formazione. Le forze attaccanti erano suddivise in cinque colonne, forti complessivamente di trenta battaglioni di fanteria, due reggimenti di cavalleria, venti carri armati leggeri Krupp, circa venticinque batterie ed un buon numero di cannoncini anticarro italiani e tedeschi.

Come nelle battaglie precedenti, il maggiore peso della lotta era affidato alle truppe della vecchia Armata d'Africa, che costituivano i due terzi della I^a Divisione (1).

Alle prime luci dell'alba del 6 febbraio, le truppe di Varela schiacciarono i deboli reparti di fronte a loro, conquistando contemporaneamente forti posizioni strategiche alle ali estreme dello schieramento.

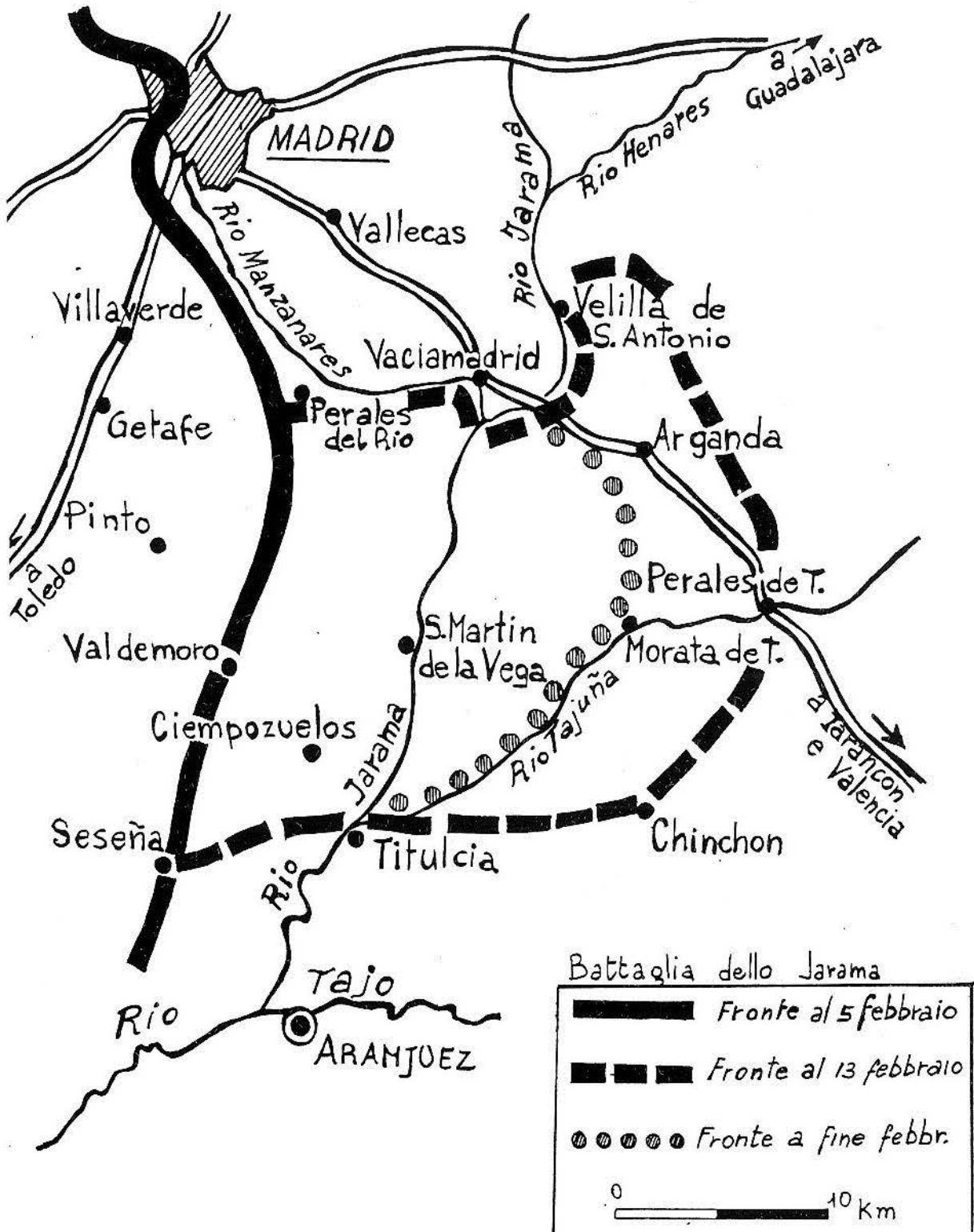
All'ala sinistra fu presa la Maraños, una collina dominante un ampio tratto del corso dello Jarama. All'ala destra, cadde Ciempozuelos, fanaticamente difesa sino all'ultimo uomo da due battaglioni della XVIII Brigata repubblicana e da elementi delle brigate internazionali. Nel settore centrale, le brigate di Asensio e di Burruaga raggiunsero la riva destra dello Jarama, davanti a Gozquez ed a San Martin de la Vega.

Nei giorni dal 7 al 9, all'ala sinistra, la brigata di Rada progredì ulteriormente, occupando la Fabbrica del Gas e Vaciamadrid, alla confluenza dei fiumi Manzanares e Jarama. Le truppe nazionaliste, superato Vaciamadrid, arrivarono a piazzare le loro mitragliatrici a poche centinaia di metri dalla strada Madrid-Valencia, ma inspiegabilmente, invece di incalzare il nemico, si arrestarono per consolidare le posizioni raggiunte (2).

All'indomani i nazionalisti trovarono la riva sinistra già guarnita dalle brigate di Lister e del Campesino, accorse nottetempo da Madrid.

1) Nella divisione di Orgaz erano incorporati quattordici "tabores" marocchini ed otto "banderas" del Tercio (E. Faldella, op. cit. pag. 209 e segg.).

2) E. Faldella, op. cit. pag. 213.



Battaglia dello Jarama, febbraio 1937

Il 9, era entrata in linea anche la XI Brigata Internazionale rafforzando ancor più il dispositivo di difesa.

La rapidità con cui i repubblicani erano riusciti a radunare ingenti forze contro la divisione di Orgaz dipendeva dal fatto che anch'essi stavano per sferrare un'offensiva nel medesimo settore. Pertanto nelle retrovie avevano radunato quindici brigate, cinquanta carri armati e cento pezzi d'artiglieria, che vennero immediatamente scaraventati in battaglia.

Le piogge avevano gonfiato lo Jarama accrescendo l'importanza dei pochi ponti che lo attraversavano e che i repubblicani avevano fortemente presidiato. Nella notte fra l'11 ed il 12, una pattuglia marocchina eliminò a colpi di pugnale i francesi del Battaglione Internazionale **Andr  Marty** di guardia al ponte ferroviario di Pindoque. Contemporaneamente lo Jarama fu varcato pi  a valle, nei pressi di San Martin de la Vega. Un tentativo di riprendere il ponte di Pindoque, effettuato dal battaglione **Garibaldi** comandato da Randolpho Pacciardi, fu frustrato dall'intenso fuoco dei pezzi da montagna nazionalisti piazzati sulle pendici della Marañosa.

Alla sera del 12, Morata de Tajuña, 11 chilometri oltre lo Jarama, era stata presa dalla brigata di Burruga.

Al centro del fronte, le truppe marocchine arrivarono davanti ad Arganda, punto focale dell'offensiva.

Trincerata fra gli ulivi ed i vigneti, per cui Arganda era famosa, la III Brigata Internazionale attendeva in silenzio l'urto dei temuti veterani dell'Armata d'Africa. Il possesso della cittadina, situata a cavallo della strada Madrid-Valencia, avrebbe dato ai nazionalisti la possibilit  di tagliare la principale via di rifornimento fra la capitale ed i porti del Levante. Da Arganda, i comandi nazionalisti contavano di raggiungere Alcal  de Henares, situata pi  a Nord, troncando pure l'ultima grande arteria che alimentava Madrid. Fatto questo, la capitale sarebbe caduta per mancanza di rifornimenti.

Il cielo della battaglia era conteso dalle opposte aviazioni: sopra Titulcia, sette I-16 della squadriglia di Pleshenkov piombarono da quota dominante su alcuni Ju 52 e Ro.37 spagnoli scortati da dodici Heinkel He 51 della Condor. Quantunque pi  numerosi, gli Heinkel avevano avuto la peggio. Non erano bastati n  l'abilit  n  l'addestramento dei cacciatori tedeschi per colmare il divario qualitativo fra le loro macchine e quelle dei russi. Furono abbattuti uno Junkers 52 e due Heinkel 51 contro un solo "Rata".

L'aviazione nazionalista e la Condor avevano iniziato l'offensiva sullo Jarama con una novantina di velivoli: quaranta bombardieri a Salamanca, circa venti caccia Heinkel He 51, alcuni ricognitori Heinkel He 70 e tre o quattro Ro.37 spagnoli schierati su altri campi.

L'Aviazione Legionaria partecipava alla battaglia con il II  Gruppo Caccia basato a Torrijos, agli ordini del maggiore Fagnani, forte dei diciassette CR.32, delle squadriglie del capitano Lodi e del tenente Degli Incerti (3). Alcuni dei CR avevano per  motori tanto logori da sconsigliarne l'impiego oltre le linee.

Nei giorni 8 e 9, i Fiat erano andati su Madrid e sulla Sierra Guadarrama, nella zona dell'Escorial, al seguito dei bombardieri Ju 52 spagnoli, per appoggiare un attacco diversivo attuato per attrarre parte delle riserve repubblicane in settori lontani dallo Jarama (4).

L'azione terrestre, condotta dai nazionalisti con deboli forze, non aveva ingannato l'avversario, mentre aveva sottratto aerei al fronte dello Jarama, ove sarebbero stati pi  utili.

3) Erroneamente E. Faldella riferisce che all'inizio dell'offensiva sullo Jarama erano presenti a Torrijos trenta caccia CR.32 (Ibidem, pag. 209). In realt  la situazione dei caccia legionari in data 6 febbraio 1937 era la seguente:

Torrijos: circa	n�17 CR.32 (1�Sq. Degli Incerti, 2�Sq. Lodi)
Arenas de San Pedro:	n� 3 CR.32
Sevilla:	n�14 CR.32 (3�Sq. Nobili)
Granada-Almilla:	n�22 CR.32 (4�Sq. Dequal, 5�Sq. Francois)
Andalucia:	n�3 CR.32 (Patrulla Azul del cap. Morato)
totale	n�59 CR.32

Origine dati: "Situazione efficienza apparecchi al 16/1/37 (MAE, Spagna, Fdg, B. 97 - rapporto "operazioni M laga" firmato gen. Velardi in data 12/2/1937, MDA, OMS Cart. 73 - Telegrammi MMIS febbraio 1937 - Diario attivit  Aviazione Legionaria febbraio 1937, MDA, OMS, Cart. 64).

4) E. Faldella, op. cit. pag. 212.



Una batteria di Flak 88 mm della Legione Condor in azione. Arma contraerea/anticarro temuta sino dall'esordio, nel febbraio 1937, alla battaglia dello Jarama
(Collezione Ferdinando Pedriali)

L'aviazione repubblicana aveva invece concentrato nei campi attorno alla capitale il meglio delle sue forze: circa 110 aerei di costruzione sovietica, di cui tre quinti erano caccia (5).

Il comando nazionalista conosceva bene la consistenza della forza aerea nemica, inoltre era consapevole che la propria caccia era ancora più debole di quanto appariva dal puro rapporto numerico di cinque a otto a favore dell'avversario. Da tempo era stata riconosciuta l'inferiorità qualitativa degli He 51, ma in mancanza d'altro si cercava di utilizzarli, in grossi pattuglioni in ordine chiuso, per la scorta diretta dei bombardieri. Tuttavia anche questo espediente si rivelò inutile, anche perché la caccia tedesca, dopo ripetute esperienze negative, evitò accuratamente di impegnarsi in combattimento.

Nei primi giorni della battaglia, mentre i nazionalisti mandavano parte della loro aviazione in settori lontani, gran parte della caccia repubblicana aveva potuto tranquillamente dedicarsi agli attacchi al suolo, praticamente contrastata solo dalla contraerea della Condor.

Sino dalle prime ore del 6 febbraio, la squadriglia "Chato" di Lacalle, basata sul campo X di Azuqueca, a tre minuti di volo dalle linee, era entrata in azione mitragliando ripetutamente i nazionalisti sulla Marañosa, contrastata solo dalla contraerea che aveva abbattuto il velivolo del texano Jim Allison. Giorni dopo, Lacalle aveva perduto un'altro "Chato" sul ponte di Pindoque, fortemente difeso dai formidabili contraerei 88 mm. Flak della Legione Condor, che subito si era guadagnata fama di spettacolare precisione.

5) Alla data del 6 febbraio 1937, le forze aeree repubblicane avevano, negli aeroporti attorno a Madrid ed in quelli del settore centrale:

due squadriglie e mezza di Chato (n°27 aerei I-15)

tre squadriglie di Mosca (n°36 aerei I-16) interamente equipaggiate da russi e comandate da Pleshenkov, Minaev e Smirnov

un gruppo di Rasantes (circa n°27 Polikarpov R-5)

tre squadriglie di Katiuska (circa n°27 Tupolev SB 2) con equipaggi russi, comandate da Shact, Jalzunov e Nesmayenov per un totale complessivo di oltre 110 aerei.

(P. P. Laureau, op. cit. pag. 75)

La Flak distrusse inoltre una intera squadriglia di R-5 "Rasantes" e decimò un'altra di R-Z "Natacha", mandate a distruggere il ponte di Pindoque, strategico punto di passaggio per le truppe nazionaliste.

Vista la inutile strage dei lenti biplani d'assalto, i russi ritentarono l'impresa con i più veloci SB-2, ma pure due di questi furono abbattuti (6).

Il 13, i nazionalisti, ricevuti rinforzi, ripresero con maggiore violenza i loro ostinati attacchi nel settore di Arganda. Combattendo col consueto selvaggio accanimento, i "moros" ed i legionari del Tercio guadagnarono altro terreno, ma furono fermati a meno di due chilometri da Arganda, dalla disperata resistenza della III Brigata Internazionale (7).

La fase dominante della Aviazione repubblicana

Il 12, giorno in cui gli Heinkel He 51 erano stati sgominati sopra Titulcia, i Fiat del maggiore Fagnani avevano scortato sulla Sierra Guadarrama una massiccia formazione di ventiquattro Ju 52 della Condor, che rientravano a Salamanca dopo avere battuto concentramenti di truppe e centri logistici a Valdemorillo e Colladode Villalba, senza avere avvistato un solo caccia russo. Come si è visto il generale Shmushkevitch, comandante dell'aviazione russa, non aveva abboccato all'esca degli attacchi diversivi sulla Sierra Guadarrama, tenendo tutti i suoi aerei sullo Jarama, dove erano stati impiegati in massa contro l'attacco principale dei nazionalisti (8).

Esaurite le azioni diversive, il 13, circa all'una del pomeriggio, i Fiat entrarono in combattimento sullo Jarama scontrandosi nel cielo di Arganda con ventuno I-16 della 1^a e 2^a Escuadrilla "Mosca".

Sette Fiat, guidati dal capitano Lodi, coprivano dall'alto nove Ju 52 e tre Ro.37 spagnoli, accanto ai quali volavano altri sette Fiat comandati dal maggiore Fagnani e dal tenente Degli Incerti.

Nell'attimo in cui i "Mosca" attaccavano da alta quota la formazione italo spagnola, nuvole di polvere giallastra si erano levate dalle posizioni repubblicane, appena investite dall'intero carico distruttivo degli Ju 52. I bombardieri avevano appena preso la direzione per il ritorno, quando i Ro.37 spagnoli si erano repentinamente staccati dalla formazione tornando sull'obiettivo per fotografare i risultati del bombardamento.

Imprecando per l'estemporanea iniziativa dei Ro.37, Fagnani li aveva seguiti per proteggerli con sette caccia, mentre gli altri al comando di Lodi si stringevano accanto agli Ju 52. I "Mosca" in agguato avevano fulmineamente colto la favorevole situazione tattica, picchiando come uccelli da preda sopra gli Junkers, difesi dai pochi Fiat di Lodi. Mentre Fagnani scortava gli indisciplinati Ro.37 fuori dalla zona del combattimento, i Fiat di Lodi si battevano contro gli I-16 incassando e restituendo grandinate di colpi.

L'aereo di Lodi, con il serbatoio perforato da pallottole incendiarie, stava cadendo in fiamme in territorio repubblicano, quando Fagnani - lasciati i Ro.37 spagnoli al sicuro oltre le linee - era ritornato disimpegnando i compagni con un impetuoso contrattacco.

Degli Incerti, piazzatosi in coda ad uno I-16, lo stava già incalzando con il fuoco delle sue armi, quando un'altro I-16 lo aveva colto alle spalle. Nonostante tutte le acrobazie del Fiat, il pilota russo non mollava la preda, anzi, aggiustava progressivamente il tiro. Alcuni proiettili colpirono le ali del Fiat. Allora Degli Incerti ricorse ad una repentina ed irresistibile picchiata a tutto motore, che l'I-16 era stato incapace di seguire.

Alla fine i Fiat si disimpegnarono mentre i bombardieri si erano già messi al sicuro entro le linee. Ma Fagnani ed un suo gregario, erano stati costretti ad atterrare sul vicino campo di Getafe, causa i danni riportati dai motori. Secondo il rapporto di un osservatorio del 2^o Tercio della Legión Extranjera, anche i "rossi" avevano avuto consistenti perdite: almeno dodici erano stati abbattuti. Però non era stato possibile avere una sicura conferma (9).

6) A. Garcia Lacalle pag. 232.

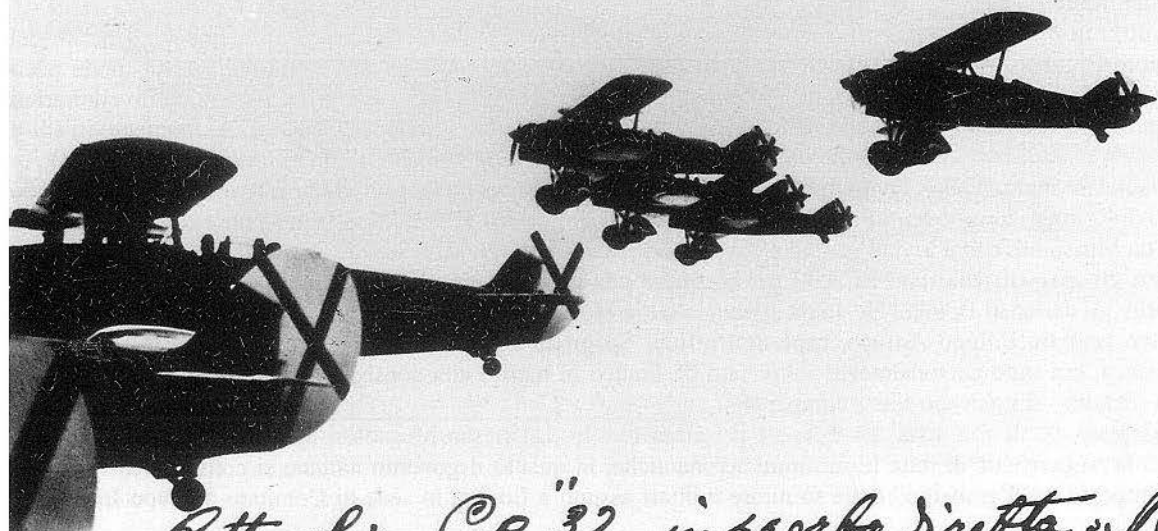
Per la prima volta l'esercito popolare aveva schierato efficienti reparti contraerei sulla linea dello Jarama. L'armamento era costituito da pezzi russi da 76 mm., con i quali erano pure equipaggiate pure due batterie "internazionali": la cecoslovacca "Gottwald" ed una italiana agli ordini di Bruno Rossetti (A. Castells, op. cit. pag. 164)

7) Due terzi del battaglione britannico caddero sul posto. Il battaglione Dombrovsky (polacco), cui era aggregata una compagnia italiana, fu decimato. Gli internazionali si fecero massacrare senza cedere d'un passo, impressionando persino Franco, il quale confidò all'ambasciatore italiano che essi "avevano combattuto come se fossero spagnoli" (Cantalupo, "Fu la Spagna", A. Mondadori Editore, Verona 1948, pag. 109).

8) Tocci Valentino, "Duelli Aerei", Editoriale Aeronautica, Roma 1939. pag. 23. MDA, OMS, Cart. 64/B - Aviazione Legionaria Continente Vol. I.

I caccia Polikarpov erano assistiti da una ottima rete di avvistamento a terra, per cui erano in condizioni di intervenire, quasi sempre, con la massima tempestività. Inoltre i caccia russi potevano assumere liberamente l'iniziativa, mentre i caccia italiani e tedeschi erano vincolati alla scorta delle lente squadriglie di Ju 52 (n.d.A.).

9) La ricostruzione delle fasi del combattimento è basata su: MDA, OMS, Cart. 64/B - ibidem Cart. 53 Diario Storico XXIII Gruppo Caccia - MAE, Spagna, Fdg, B. 117 - Mattioli, op. cit. pag. 85 - C. Ricci, op. cit. pag. 46 - Tocci Valentino, op. cit. pag. 23 - "Air Enthusiast Quarterly" n°1.



521 - Pattuglia C.R. "32", in scorta diretta a R.O.

Fiat CR.32 in scorta diretta a ricognitori Ro.37bis (Aeronautica Militare Fototeca)

Alcuni CR, colpiti nel combattimento, necessitavano riparazioni, cosicché la forza del gruppo caccia si ridusse temporaneamente a quindici aerei, nonostante l'arrivo da Sevilla di sette CR.32 al comando del capitano Nobili. Ma il 14, i quindici Fiat e diciotto He 51 scortarono una formazione di bombardieri Ju 52 e Ro.37 su obiettivi del fronte di battaglia.

Avvistati i caccia russi, gli Junkers voltarono le spalle, subito dopo imitati dagli Heinkel, lasciando i Fiat a coprire la ritirata. Si seppe poi che "gli Heinkel erano stati mandati solamente per far numero perché i piloti li consideravano inferiori ai "Curtiss" e avevano ricevuto ordine di non impegnarsi assolutamente." (10).

L'ultima apparizione dei caccia tedeschi si registrò nel pomeriggio del 16, quando i quindici caccia tedeschi, che volavano in formazione con undici Junkers spagnoli e ventuno CR.32, al momento del combattimento lasciarono i Fiat a vedersela da soli contro un forte sbarramento di caccia rossi nel cielo di Arganda.

Nei giorni successivi i Fiat si trovarono sempre più impegnati in combattimenti, che tuttavia cessavano appena gli Ju 52 e la loro scorta si ritraevano, in quanto "Curtiss" e "Rata" avevano l'ordine di non oltrepassare le proprie linee (11).

Eliminati dalla mischia i caccia tedeschi, impegnati i pochi caccia italiani nelle scorte ai bombardieri nazionalisti, bombardieri ed aerei d'assalto repubblicani ebbero ampia libertà d'azione con negative conseguenze per l'offensiva nazionalista. Un attacco presso Morata de Tajuña appoggiato dai carri armati di von Thoma fallì sotto gli attacchi combinati degli assaltatori russi e dei controcarro degli internazionali, obbligando Varela a sospendere ogni ulteriore sforzo (12). Mentre le esauste brigate nazionaliste sostavano in attesa di rinforzi, i repubblicani si prepararono a passare al contrattacco.

10) Il Diario Storico del XXIII Gruppo Caccia, in data 14 febbraio 1937, recita: "Durante il combattimento (...) gli Heinkel sono rimasti in quota a fare bella mostra senza attaccare." (MDA, OMS, Cart.53). La circostanza è ribadita anche da C. Ricci, op. cit. pag. 46.

11) A. Garcia Lacalle, op. cit. pag. 224.

12) L. Longo, op. cit. pag. 196.

Una sterile polemica

I nazionalisti scaricarono parte della responsabilità del fallimento della loro offensiva sullo Jarama al mancato appoggio dei bombardamenti aerei.

Secondo lo storico nazionalista Gomà: "A partire dal 13 il nemico si presentò nell'aria in grandi masse e la sua superiorità aerea era evidente e temibile (...) che subito pure la situazione terrestre mutò in senso a lui favorevole. I rossi sono padroni dell'aria, senza possibile reazione degli aviatori nazionali, poiché la loro caccia, in Torrijos, al comando di un capo della milizia italiano, si rifiuta di combattere sopra il territorio nemico, oltre la linea del fronte" (13).

Per dirla in breve, secondo gli spagnoli, i russi conseguirono la superiorità aerea a seguito degli ordini del maggiore Fagnani (4). Ma i nazionalisti avevano un vecchio astio con Fagnani. Non gradivano il modo poco "spagnolo" con cui Fagnani guidava le azioni del gruppo Fiat di Torrijos, inoltre erano rimasti molto contrariati dalla preminenza data dal Comando della Aviazione Legionaria alle operazioni di Màlaga. Al momento in cui il C.T.V. stava avanzando su Motril, Velardi aveva trasferito la squadriglia di Nobili dallo Jarama a Sevilla (14).

E' da notare inoltre che in quei giorni l'orgoglio dei nazionalisti era stato profondamente offeso da un secondo rifiuto di Roma di fornire venti Fiat CR.32 e ventidue ricognitori Ro.37, promessi in dicembre con troppa leggerezza da Mussolini, e mai inviati perché gli spagnoli pretendevano gli aerei senza piloti italiani.

Infatti gli spagnoli volevano i CR.32 per costituire una propria forza da caccia indipendente, ed i Ro.37 per sostituire gli antiquati Heinkel He 46 da appoggio tattico forniti dai tedeschi.

A fine gennaio Filippo Anfuso, capo dell'ufficio Spagna e segretario particolare di Ciano, in missione a Salamanca, era stato personalmente sollecitato da Franco in merito alla consegna di questi aerei che - Franco aveva ribadito - si volevano senza equipaggi.

La risposta finale era stata discussa ad altissimo livello. Lo stesso Mussolini aveva dovuto confermare a Franco la sospensione di tutte le forniture aeronautiche, in quanto il governo italiano si considerava vincolato dagli impegni "sull'embargo" delle forniture militari assunti a Londra in sede di Comitato del Non Intervento (15).

Sulla risposta del Duce avevano pesato freschi dubbi circa la portata degli impegni da assumere in Spagna. Dubbi che il generale Valle alimentava, sia perché era sempre contrario a consegnare altri aerei all'aviazione nazionalista, sia perché guardava con sempre maggiore preoccupazione al progressivo calo del materiale in dotazione alle formazioni della Regia Aeronautica. Materiale del quale "in quel momento non esistevano altre disponibilità" (16).

Franco trangugiò le decisioni di Mussolini, sfogando però il suo malumore con pesanti critiche all'Aviazione Legionaria. Il 15 febbraio, egli inviò all'ambasciatore Cantalupo il suo capo di Stato Maggiore con un messaggio sottolineante i motivi del suo disappunto: "mentre il nemico dispone di aviazione, noi non possiamo eseguire i più necessari servizi di bombardamento, che sono interrotti da due giorni, con indignazione delle truppe. Gli aerei da caccia rifiutano di proteggere gli apparecchi da bombardamento per mancanza di numero a Torrijos. Considero indispensabile che si invii con la massima urgenza il numero di aerei da caccia necessario, per assicurare la protezione dei bombardieri, poiché manchiamo di aerei spagnoli, in quanto non ci sono stati consegnati i venti promessi" (17). Naturalmente non una parola circa il comportamento della caccia germanica.

Un epico combattimento aereo

Per una del tutto casuale coincidenza, all'indomani delle pesanti parole di Franco contro l'operato del II° Gruppo caccia legionaria di Torrijos, il maggiore Fagnani lasciava il comando del Gruppo, in quanto fisicamente debilitato da febbri e dal logorio nervoso di mesi di combattimenti nel difficile settore madrileno.

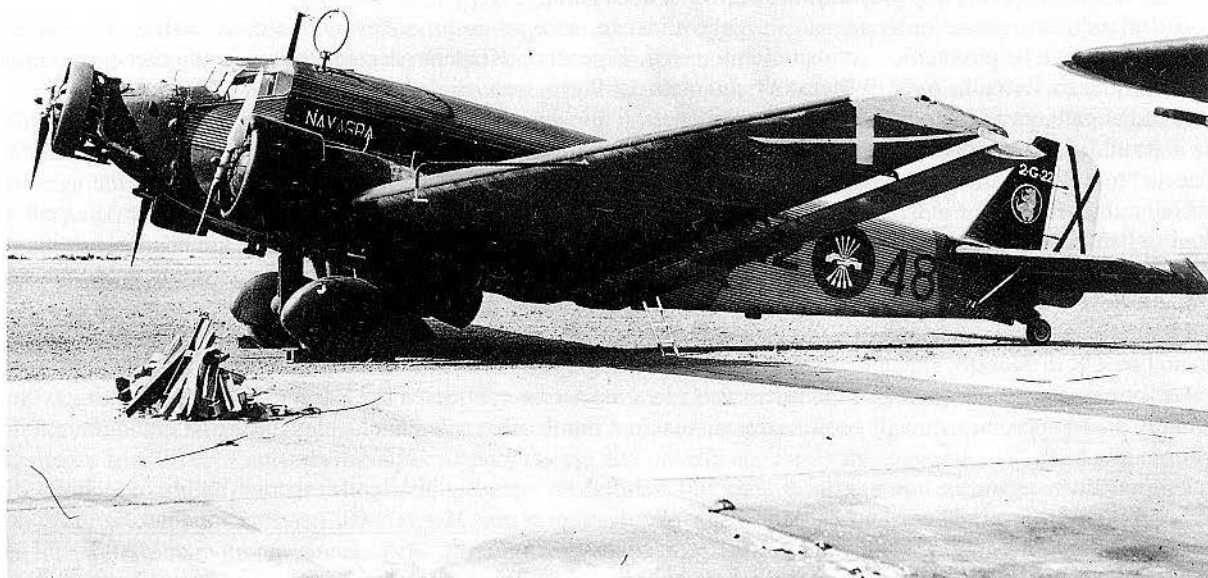
13) J. Gomà, op. cit. pag. 190.

14) La squadriglia di Nobili, era stata trasferita da Torrijos a Sevilla, dove, con una forza di 14 CR.32 e 3 Ro.41, provvedeva alle scorte degli S.81 nelle azioni sulla costiera Màlaga Almeria e su Motril ed alle crociere di protezione su Cádiz. In quel porto era in corso lo sbarco di uomini e materiali per il C.T.V. (MDA OMS Cart. 73, promemoria Comando A. L., a firma Velardi, per Sottosegretario Aeronautica, Roma, 12. 2. 1937.)

15) Il colloquio di Anfuso e le decisioni di Mussolini, sono riportati in relazioni e verbali archiviati in MAE, Spagna, Fdg. B. 10.

16) Promemoria per S. E. il Ministro degli Esteri (senza data, ma dal contesto riferibile al telegramma Anfuso del 24/1/1937 da Salamanca) MAE, Spagna, Fdg. B. 10.

17) J. Gomà, op. cit. pag. 192.



Junkers Ju 52 nazionalista del Grupo 2G-22. Gli Ju 52 nazionalisti tentarono invano di aprire un varco nelle difese di Madrid. L'offensiva delle compatte formazioni di Ju 52 ed S.81 fu arrestata dai nuovi caccia russi. (Archivio Ejército del Aire)

La sua indifferibile sostituzione fu interpretata dagli spagnoli come una conferma delle loro critiche al poco malleabile, ma capace ufficiale legionario, che invece il comandante della A. L. generale Velardi, aveva voluto elogiare - in un rapporto al sottosegretario all'Aeronautica - per il lavoro compiuto a Torrijos "con lena instancabile, con entusiasmo ammirevole, con opera di comando ardita ed avveduta" (18).

Il comando del II^o Gruppo Caccia fu rilevato, il 16 febbraio, dal tenente colonnello Chiappini, giunto a Torrijos con sette nuovi CR.32 di rincalzo.

Nella medesima mattinata, l'intero II^o Gruppo caccia uscì per aprire ai bombardieri spagnoli lo sbarramento eretto dalla caccia repubblicana sopra il fronte. Ancora nel pomeriggio, venti Fiat legionari andarono a scortare su Arganda undici Ju 52 e tre "Romeo" spagnoli accanto ai quali volavano anche diciotto Heinkel He 51 della Condor.

Sulla verticale dell'obiettivo, la formazione fu attaccata da una trentina di caccia "rossi", sbucati di sorpresa da cumuli di nuvole a tremila metri di quota.

Velocissimi, tre I-15, insinuatisi in picchiata fra i CR ed i bombardieri, colpirono ed incendiarono lo Ju 52 del capo formazione spagnolo capitano José Calderon. La reazione dei CR fu immediata: uno degli assalitori cadde in fiamme colpito - pare - anche dai mitraglieri degli Junkers; un'altro, incalzato sino raso terra dal Fiat del tenente Degli Incerti, urtò il suolo dissolvendosi in una palla di fuoco.

A sera il bollettino del C.T.V. annunciò la distruzione di quattro aerei "rossi" per opera della caccia legionaria; dall'altra parte ammisero solo due aerei danneggiati. Anche così, il bilancio finale era del tutto lusinghiero, infatti era il primo bombardamento riuscito agli Junkers dopo due giorni di tentativi falliti.

Ma gli spagnoli volevano ostinatamente qualcosa di più spettacolare della fredda tattica dei piloti legionari, che "avevano l'ordine di impegnarsi in combattimento solo se attaccati" (19).

18) MDA, OMS, Cart. 73: promemoria per S. E. il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, Salamanca 28/2/37.

Molti aviatori legionari, che servirono in Spagna sotto il maggiore Fagnani, intervistati dall'A., ne hanno ricordato le doti di comandante, di organizzatore e l'ottima preparazione professionale. Una certa rigidità del carattere di Fagnani ne ostacolò invece i rapporti con gli elementi più arditi e meno "militari", sia spagnoli, sia italiani (n. d. a.).

19) Tocci V. op. cit. pag. 42. Nel mattino del 16 febbraio, il maggiore Fagnani era riuscito a convincere i comandanti dei bombardieri spagnoli ad attendere i Fiat di scorta lontano dal campo di Torrijos, attentamente sorvegliato da osservatori repubblicani appostati sull'altra riva del fiume Tago. Con questo stratagemma, la formazione di Junkers e CR.32 era giunta sugli obiettivi e li aveva bombardati prima che i caccia russi arrivassero dai loro campi (C. Ricci, op. cit. pag. 46).

Combattendo riuniti, i Fiat non avevano subito alcuna perdita da tre giorni: risultato particolarmente gradito al comando della Aviazione Legionaria, dal momento che l'invio di aerei dall'Italia era sospeso "sine die", causa gli impegni di Mussolini con il Comitato per il Non Intervento.

Inoltre all'Aviazione Legionaria interessava risparmiare i non numerosi Fiat per appoggiare l'imminente offensiva che il C.T.V. stava preparando a Nord Est di Madrid.

Il comando della aviazione nazionalista voleva invece, ad ogni costo, sollevare il morale delle sue depresse truppe con qualche pirotecnico combattimento aereo. Il generale Kindelàn decise allora di provocarne qualcuno valendosi della **Patrulla Azul** di Morato, richiamata dal Sud al termine delle operazioni di Màlaga.

Il 16, Morato era arrivato a Velada con ordini contrari alle disposizioni di volo del gruppo legionario, dal quale la **Patrulla Azul** nominalmente ancora dipendeva. Alla prima occasione, Morato avrebbe dovuto attaccare la caccia "rossa", sperando di obbligare così gli italiani ad impegnarsi (20).

Nella notte fra il 17 e il 18, i repubblicani erano passati al contrattacco su tutta la linea del fronte. Alle prime luci del mattino, ventuno Fiat CR.32 - decollati da Torrijos divisi in quattro pattuglie, guidate dal capitano Nobili (capo formazione) e dai tenenti Degli Incerti, Ricci e "Rago" - scortavano tre Ju 52 diretti a Morata de Tajuña, dove i soldati di Orgaz già vacillavano sotto l'impeto dei "rossi".

I tedeschi avevano "dichiarato forfait" tenendo a terra i loro caccia Heinkel, ma in coda alla formazione seguivano i tre CR di Morato, alquanto distanziati ed isolati dagli altri caccia.

La formazione era arrivata sull'obiettivo ostacolata dalla sola contraerea. La caccia repubblicana, levatasi in ritardo, si era approssimata agli aerei nazionalisti solo a bombardamento concluso, quando essi erano oramai di ritorno alla base.

I repubblicani erano in trenta, con in testa i "Chato" della squadriglia Lacalle, accorsi dal vicino campo di Azuqueca, seguiti più da lontano da due squadriglie di monopiani "Mosca". Gli aerei nazionalisti, in un buon vantaggio sugli inseguitori, valicarono le linee prima di essere raggiunti.

La missione della formazione nazionalista poteva, a questo punto, considerarsi conclusa, poiché mai i rossi superavano i confini del loro territorio.

Gli Junkers erano oramai lontani e fuori tiro, protetti dai caccia legionari in retroguardia, che tenevano d'occhio i "rossi". I piloti legionari - e forse pure quelli repubblicani - non pensavano di dovere combattere di lì a poco, quando inaspettatamente i tre Fiat della **Patrulla Azul**, invertita la rotta, rabbiosamente si erano lanciati all'attacco nel fitto della massa nemica. La successiva mischia fu a posteriori definita da Morato "un combattimento di pazzi". Non v'è dubbio che i capi pattuglia italiani - sorpresi dalla imprevedibile sortita di Morato - abbiano usato ben più pesanti aggettivi nei confronti degli alleati spagnoli, tuttavia con prontezza e splendido impulso, una dopo l'altra, le squadriglie legionarie accorsero in loro aiuto caricando con mirabile determinazione i Polikarpov. Un tale combattimento era da tempo atteso dai giovani piloti dei Fiat.

Il tenente Degli Incerti si trovò in quella giostra come un pesce nell'acqua, pilotando spericolatamente il proprio caccia, sparando al volo a tutti i "rossi" che gli capitavano a tiro, e sfogando tutte le energie represses nelle scaramucce dei giorni precedenti (21).

Il repubblicano Lacalle, trovatosi fra i primi investiti dal contrattacco legionario, fu sorpreso dai Fiat che si lanciavano contro i "Chatos" e continuavano la picchiata sino al suolo, riuscendo in parecchie occasioni a centrare gli aerei russi (22).

20) A. Kindelàn: "La Aviación en nuestra guerra", riferito da A. Nassaès, op. cit. pagg. 145, 146.

21) Tocci V., op. cit. pagg. 42, 43.

22) Garcia Lacalle, op. cit. pag. 229.

L'asso degli assi della
Guerra di Spagna. Il Maggiore nazionalista Joaquín
García Morato: 40 vittorie, di cui 36 su caccia Fiat
CR.32. I Fiat del suo Grupo 2-G-3 portavano il motto
"Vista, suerte y al toro".
(Archivio Juan Arraez Cerdà)



Uno dei migliori piloti di Lacalle, l'americano Frank Tinker, vide abbattere due "Mosca" e tre "Chato", due dei quali appartenenti alla sua squadriglia e pilotati dai connazionali Harold Dahl e Benjamin Leider. Il primo era scampato, mentre Leider, l'unico del suo gruppo arrivato in Spagna per autentica convinzione politica, era perito.

Un solo Fiat legionario era stato danneggiato: quello del sergente Romagnoli il quale, con il braccio destro ferito ed il serbatoio dell'olio perforato, aveva fatto un atterraggio di fortuna due chilometri entro le linee. L'aereo era capottato, ma poi era stato recuperato e riparato in squadriglia.

Nel pomeriggio si ebbe un secondo combattimento fra circa trenta "Chato" e "Mosca" e ventidue Fiat del II Gruppo Caccia, di scorta a tre Junkers diretti contro obiettivi nella zona di Arganda. Alcuni caccia repubblicani, filtrati attraverso lo schermo dei Fiat, arrivarono a tiro dei grossi trimotori. Qualche Junkers fu colpito, ma il bombardamento fu eseguito. Due "Rata" furono abbattuti, senza alcuna perdita fra i CR.

Per la prima volta dall'inizio della battaglia dello Jarama i caccia legionari, accorciato lo sfavorevole rapporto numerico con i russi, ne avevano forzato lo sbarramento con un paio di combattimenti, tanto duri da fare dire a Michail Koltsov, l'onnipresente corrispondente della Pravda: "E' chiaro che stavolta i piloti fascisti hanno avuto l'ordine di resistere ad ogni costo, di costringere l'avversario a ritirarsi a qualsiasi prezzo: hanno combattuto con grande tenacia". Per farsi perdonare questa ammissione dai lettori della Pravda, Koltsov li consolò con la notizia (fasulla) che sette aerei fascisti erano stati abbattuti (23).

Il comando nazionalista enfatizzò i successi ottenuti nei combattimenti della giornata, ma soprattutto quello del mattino, per il ruolo svolto dalla **Patrulla Azul**. Per meglio sottolineare l'azione dei suoi piloti, Franco conferì a Morato la "Laureada di San Fernando", la più alta onorificenza militare spagnola.

E' indubbio che Morato era un pilota da caccia eccezionale, la "Laureada" se l'era meritata per le continue e valorose azioni in tanti mesi di battaglie. Il suo comportamento, nel mattino del 18, era stato epico, ma certo non fu lui a determinare un mutamento della situazione nei cieli dello Jarama.

Non vi sarebbe stata la vittoria aerea del 18 febbraio senza i rinforzi ricevuti nei due giorni precedenti dalla caccia legionaria di Torrijos. Questi avevano ridotto il preesistente disastroso rapporto di forze, ponendo fine all'assoluto predominio della caccia sovietico spagnola.

Crisi dell'esercito nazionalista

Nei giorni seguenti i repubblicani avevano vigorosamente proseguito la loro controffensiva, cercando di tagliare fuori le forze nazionaliste spintesi sotto Arganda. Il loro piano sarebbe certamente riuscito, se gli sforzi delle divisioni repubblicane di occupare la Marañosa ed il Pingarrón - le due strategiche colline situate ai due estremi dell'ampio fronte - fossero stati coronati dal successo.

Invano grosse formazioni di corazzati sovietici T-26, di artiglieria e bombardieri russi - praticamente indisturbati poiché tutta la caccia legionaria era impegnata a proteggere gli Junkers franchisti - appoggiarono gli attacchi delle divisioni di Lister, di Walter e di Gal, ma le due colline rimasero ai nazionalisti.

La paventata possibilità di un ulteriore attacco repubblicano, però indusse il generale Orgaz a togliere i propri uomini dalle posizioni più esposte.

Era la prima volta che un generale nazionalista ritirava le sue truppe durante una battaglia in campo aperto, ma erano truppe provatissime: ogni giorno di combattimento era costato 500 uomini (24).

Gli attacchi repubblicani vennero portati avanti senza interruzione sino al 23. L'ultimo inutile assalto si ebbe il 27. La battaglia dello Jarama era conclusa. I nazionalisti conservavano una striscia di terreno lunga 15 chilometri e larga 5: poco più della metà di quello conquistato durante l'avanzata. Il bilancio delle perdite fu di quasi ottomila nazionalisti e di circa quattordicimila repubblicani. La battaglia aveva dissanguato l'esercito nazionalista e dragato tutte le sue riserve, che erano inferiori a quelle repubblicane.

Dopo i combattimenti del 18, il II Gruppo Caccia di Torrijos, aveva continuato le missioni di scorta agli Junkers spagnoli. Di solito gli obiettivi battuti dagli Junkers spagnoli erano entro la portata della artiglieria, ma i comandi nazionalisti credevano molto più nell'effetto morale dei bombardamenti aerei, che nei vantaggi degli attacchi su obiettivi più lontani e certamente più redditizi ai fini strategici generali.

Dopo il 18 febbraio, i combattimenti aerei calarono di tono. Il 19, quattordici Fiat della **Cucaracha** scortarono l'aereo del generale Franco, mentre tre caccia, distaccati a Talavera dai primi del mese, rientrarono a Torrijos per rinforzare il II Gruppo Caccia nelle ultime fasi della battaglia.

L'ultimo combattimento aereo sullo Jarama ebbe luogo il 20. Diciannove Fiat, impegnati nella solita scorta di "routine" agli Junkers spagnoli, rintuzzarono facilmente un tentativo di intercettazione da parte di dieci

23) M. Koltsov, op. cit. pag. 315.

24) E. Faldella, op. cit. pag. 221.

"Curtiss". Fu abbattuto lo I-15 dello spagnolo Luis Rubero Bercial, appartenente alla squadriglia "Chato" di Lacalle; un altro caccia "rosso" fu visto allontanarsi fortemente sbandato (25).

Nel corso della lunga battaglia l'aviazione repubblicana aveva sempre mantenuto l'iniziativa, ma ad un prezzo abbastanza elevato.

Gli aerei d'assalto repubblicani, ed a volte anche i loro caccia, erano stati efficacemente impiegati sul campo di battaglia a supporto delle truppe, mentre i bombardieri avevano operato sulle retrovie franchiste, sulle città - fra le quali Avila e Zaragoza - e sui centri di comunicazione.

La stazione di Plasencia era stata attaccata nei giorni 20 e 21, mentre erano in transito convogli ferroviari che stavano trasferendo dalla Andalusia al Nord, nella zona di Sigüenza, l'intero Corpo Truppe Volontarie. Ma il 21, i "Katiuska" furono dispersi dal fuoco di una batteria da 75 CK del C.T.V., montata su pianali ferroviari al seguito di un grosso convoglio.

L'aviazione nazionalista era invece stata ostinatamente impiegata in bombardamenti diurni sulla linea del fronte. Dopo la triste esperienza fatta sullo Jarama, i tedeschi avevano deciso il definitivo ritiro dei loro He 51 dal ruolo di caccia, in attesa dell'arrivo dei primi ultramoderni monoplani Messerschmitt Bf 109.

Era stata ancora una volta confermata la validità dei CR.32, capaci di aprire la strada agli aerei da bombardamento, anche attraverso forti concentrazioni di monoplani "Mosca". I nazionalisti avevano continuato ad impiegare i loro bombardieri pesanti su obiettivi tattici, invece di dedicarli ad obiettivi strategici. Preferibilmente con azioni notturne per le quali gli Junkers erano attrezzati, lasciando così i CR.32 disponibili per contrastare gli assaltatori ed i bombardieri repubblicani. Avrebbero ottenuto il risultato di risparmiare una parte delle bombe russe alle truppe in linea, del cui morale si preoccupavano giustamente i loro comandi.

25) MDA, OMS, Cart. 64/B - Garcia Lacalle, op. cit. pag. 227.

PARTE QUARTA

Capitolo XIII **GUADALAJARA**

I precedenti della battaglia - Le forze in campo - Lo schieramento aereo - Il bosco di Brihuega - Il momento della "Gloriosa" - La controffensiva repubblicana - Gli ultimi combattimenti aerei - Bilancio della battaglia.

Capitolo XIII

GUADALAJARA

I precedenti della battaglia

Presa Màlaga, le truppe legionarie italiane, iniziarono il trasferimento verso il nord, per intraprendere una nuova offensiva, ambiziosamente diretta contro Valencia.

Il travolgente successo di Màlaga aveva entusiasmato gli ambienti di governo italiani, convincendo anche i più pessimisti che in Spagna il C.T.V. avrebbe raccolto a mani basse sia allori che gloria. L'attacco a Valencia, sede del governo repubblicano e nodo strategico fra la Cataluña ed il Levante, era stato concepito per colpire al cuore la resistenza nemica. Di Guadalajara se ne era brevemente accennato alla conferenza dei dicasteri militari italiani tenutasi, il 15 gennaio 1937, a Palazzo Chigi presente Mussolini. In quella sede era stata indicata una terna di obiettivi:

Màlaga, obiettivo preliminare, interessante soprattutto per il suo porto.

Valencia, giudicata l'obiettivo strategico primario e decisivo

Guadalajara, ritenuta di secondaria importanza, verso cui volgersi, come aveva detto il Duce, "solo se ne fosse valsa ancora la pena", e comunque dopo la presa di Valencia, per completare la linea d'assedio attorno Madrid, accelerandone la caduta, resa comunque ineluttabile dal collasso delle regioni mediterranee (1).

I nazionalisti avevano però altri piani. Franco era ossessionato da Madrid. Voleva completarne l'accerchiamento da sud, sfondando la linea del Rio Jarama. Aveva attaccato senza attendere il trasferimento al nord delle divisioni italiane. Ma dopo una iniziale avanzata, il 13 febbraio, la sua offensiva si era arenata, e con perdite sanguinose. Tutto questo mentre il C.T.V., lasciate le basi andaluse, stava portandosi sulle posizioni per l'attacco a Valencia.

Secondo le direttive del Duce, il C.T.V. doveva operare "riunito" in una unica armata sotto comando italiano. Ciò non era piaciuto a Franco, che avrebbe preferito volontari italiani inquadrati in reparti non superiori alla compagnia, e comunque incorporati nelle "banderas" del Tercio al comando di ufficiali spagnoli.

A dire il vero l'offensiva su Valencia era stata sul punto di essere annullata per intervento di Mussolini, al quale i favorevolissimi sviluppi dell'attacco di Màlaga avevano suggerito l'idea di sfruttare il successo spingendo i legionari sino ad Almeria, ed eventualmente sino a Cartagena ed Alicante. Oltre a ridurre il numero delle basi di rifornimento marittimo repubblicane, ciò avrebbe messo a terra il morale del nemico (2).

1) Riassunto delle deliberazioni prese nella riunione di Palazzo Chigi del 15/1/1937, presenti: il Duce, il generale Pariani, l'ammiraglio Cavagnari, il generale Valle, il generale Russo C.S.M. della MVSN, l'ammiraglio Biancardi, Pietromarchi capo Ufficio Spagna e Filippo Anfuso segretario di Ciano (riportato in: R. De Felice, "Mussolini il Duce", Einaudi 1981, pagg. 389, 390).

2) Bottai, "Vent'anni ed un giorno", Garzanti, Milano 1977, pag. 109.

“Sono sicuro” - aveva telegrafato Mussolini a Roatta - “che grande successo Màlaga sarà sfruttato sino all'impossibile in direzione di Almeria e sul fronte di Madrid”. Gli era balenata l'idea di una avanzata sulla direttrice Almeria - Murcia - Alicante - Valencia, quindi aveva subito impartito precise istruzioni in merito (3).

Ma il telegramma di Mussolini era pervenuto a Roatta il 9 febbraio, quando uomini e materiali del C.T.V. erano sui convogli ferroviari sparsi fra Sevilla e Soria, in viaggio verso le basi della progettata offensiva da Teruel contro Valencia.

Il cambiamento richiesto avrebbe creato al C.T.V. una valanga di difficoltà, che Roatta s'ingegnò ad illustrare al Duce riuscendo a raffreddarne l'entusiasmo. L'idea di sfruttare a fondo il successo di Màlaga forse era in assoluto la più azzeccata intuizione strategica di Mussolini. Fu un vero peccato non metterla in pratica. Infatti il proseguimento delle operazioni lungo la Costa del Sol presentava eccellenti probabilità di successo, poiché le migliori forze dell'Ejército Popular de la República erano in quel momento duramente impegnate sul fronte dello Jarama, ad una distanza di 800 chilometri da Almeria (4).

I rinforzi sarebbero arrivati nel Levante settimane dopo, a causa del deficiente sistema di comunicazioni governativo. Inoltre l'attacco legionario avrebbe avuto il pregio di essere contemporaneo a quello nazionalista sul fronte dello Jarama, sostenendone quindi lo sforzo offensivo.

Il trasferimento al nord del C.T.V. continuò, anzi fu accelerato perché, ad un certo punto, le cose sul fronte dello Jarama peggiorarono. Il 13 febbraio, l'ultimo assalto dei “tabores” marocchini era stato respinto a due chilometri da Arganda. Forze fresche repubblicane stavano preparandosi a contrattaccare gli stremati reparti nazionalisti. L'emergenza aveva fatto passare in seconda linea la già prevista riorganizzazione dei reparti legionari, diretta ad eliminare lacune e difetti evidenziati nelle operazioni di Màlaga (5). Riorganizzazione più che mai necessaria in vista dell'imminente confronto con le agguerrite brigate internazionali del fronte madrileno. Ma lo spostamento sui quasi 900 chilometri, intercorrenti fra Sevilla ed Aranda del Duero, assorbì tutti i margini di tempo.

Arrivato al nord, il comando del C.T.V. fu accolto da una sorprendente notizia: il quartiere generale nazionalista era contrario all'attacco su Valencia (6). Il 14 febbraio, a Roatta fu recapitata una lettera scritta di proprio pugno da Franco, che vietava al C.T.V. ogni mossa su Valencia, in quanto - egli chiariva - un obiettivo di importanza politica trascendentale come la capitale del governo repubblicano non poteva essere lasciata alle sole truppe italiane.

In compenso, egli permetteva agli italiani di muovere da Sigüenza su Guadalajara (a questo punto è bene chiarire che il piano dell'offensiva su Valencia, prevedeva un attacco diversivo con deboli forze in direzione di Guadalajara per confondere il nemico circa il vero obiettivo), naturalmente - secondo Franco - ciò concordava perfettamente con i suoi piani per occupare la zona centrale della Spagna (7).

In realtà, Franco non gradiva affatto un attacco italiano a Valencia. Era suo dovere salvaguardare il carattere spagnolo della guerra agli occhi dell'opinione pubblica (l'eccessivo risalto dato dagli italiani al successo di Màlaga aveva infastidito parecchio i nazionalisti) e nello stesso tempo egli doveva montare una azione diversiva di grossa portata per distrarre forze repubblicane dallo Jarama, dove le sue truppe (in maggioranza “tabores” marocchini e “banderas” del Tercio Extranjero stremati da mesi di guerra) reggevano con crescente difficoltà i contrattacchi delle nuove e bene armate brigate dell'Ejército Popular.

Roatta, che una settimana prima aveva sostenuto contro il parere di Mussolini la sua offensiva su Valencia, accettò con poche obiezioni il rovesciamento di fronte impostogli da Franco. In luogo di attaccare il nemico

3) Telegrammi Mussolini a Colli, riportati da Saz e Tussel, op. cit. pagg. 129, 131.

4) Ai primi di febbraio del 1937, i repubblicani tenevano con difficoltà il fronte di Madrid, sul quale avevano impiegato di tutte le forze disponibili (H. Thomas, op. cit. pag. 405). Inoltre erano senza riserve (D. Ibarruri, op. cit. pag. 373). Neppure la situazione dei nazionalisti era migliore, poiché non avevano ancora potuto mettere in linea i nuovi reparti regolari formati dopo l'insurrezione, mentre le truppe combattenti erano sempre legionari del Tercio, marocchini e pochi regolari del vecchio esercito, affiancate da esigue formazioni di falangisti e di requetés. I reparti legionari italiani non erano ancora organizzati, mentre i pochi in grado di combattere erano sul fronte di Màlaga (n. d. A.).

5) Telegrammi di Colli (Roatta) a Ufficio Spagna, 21/1/1937 n°293/27 e 27/1/1937 n°339/61 (MAE, Spagna, Fdg, B. 345).

6) E. Faldella, op. cit. pag. 253.

7) Il messaggio di Franco a Roatta del 14 febbraio -ignorando totalmente che, secondo i piani precedentemente stabiliti, Guadalajara doveva essere oggetto di una mossa diversiva e non l'obiettivo principale del C.T.V. - così concludeva “... l'azione dal fronte di Sigüenza, che mi si propone per essere eseguita dalle forze italiane, coincide esattamente con il piano generale suesposto (l'occupazione della Spagna centrale: n. d. A.). Le truppe italiane potranno operare con replicati sforzi nella direzione generale Sigüenza - Guadalajara, appoggiando il loro fianco sinistro sul Tajuña” (ACS, Segreteria particolare del Duce, Busta 72, fascicolo “Guadalajara”, relazione “Azione su Guadalajara” pag. 2, da qui in avanti citato come “Azione Guadalajara”).

dove era più debole, si accinse ad affrontarlo a Guadalajara, a soli 58 chilometri da Madrid, a portata del grosso delle migliori risorse materiali ed umane l'Ejército Popular.

Roatta era comunque convinto di riuscire nell'impresa. L'unica condizione da lui posta - ed accettata da Franco - prevedeva che l'armata nazionalista di Orgaz mantenesse una energica pressione sulla linea dello Jarama per fissarvi le riserve repubblicane (8).

Sfortunatamente, nella notte del 17 febbraio, i nazionalisti avevano perso l'iniziativa sullo Jarama. E dopo essere stati battuti per la prima volta in campo aperto dall'inizio della guerra, erano stati costretti a ritirarsi. Le probabilità di un loro concorso all'impresa di Guadalajara erano scese quasi a zero.

Il comando legionario non ne fu turbato. Deciso ormai ad agire su Guadalajara, Roatta sottovalutò il rischio che i repubblicani riuscissero a trasferire nel settore, oltre alle riserve, anche parte delle loro migliori brigate in linea sullo Jarama. Rimase convinto che l'armata di Orgaz avrebbe onorato la parola di Franco, anche quando - fra il 18 ed il 23 febbraio - queste truppe ebbero una violenta crisi sullo Jarama. Franco in persona si era affrettato a garantire che i suoi avrebbero fatto un ulteriore sforzo, in concomitanza dell'attacco legionario su Guadalajara.

Le forze in campo

Per l'attacco a Guadalajara, il comando del C.T.V. mise in campo tutte le proprie forze. Le quattro divisioni e due gruppi di "banderas" (il 4° ed il 5°) della forza di un reggimento cadauno furono spostate nel settore di Sigüenza. La nuovissima brigata mista (la II, con truppa spagnola, ufficiali e parte dei sottufficiali italiani) venne inviata sul fronte dello Jarama per fiancheggiare il previsto e mai attuato attacco dell'armata del generale Orgaz.

Tre delle divisioni del C.T.V. erano formate esclusivamente da volontari della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale: I Divisione **Dio lo Vuole!** comandata dal generale Rossi, II Divisione **Fiamme Nere** comandata dal generale Coppi e III Divisione **Penne Nere** comandata dal generale Nuvoloni. Mentre la IV Divisione **Littorio** comandata dal generale Bergonzoli comprendeva volontari del Regio Esercito.

Si trattava di divisioni leggere, di tipo "binario", del modello di recente teorizzato dallo Stato Maggiore italiano, basato su tre reggimenti autotrasportati di cui due di fanteria ed uno d'artiglieria.

In realtà solo la **Littorio** aveva il reggimento d'artiglieria, mentre nelle altre divisioni il terzo reggimento era di fanteria, quindi la forza delle divisioni risultava alquanto ridotta: circa 6.300 uomini cadauna le tre della M.V.S.N. e 7.795 uomini la **Littorio**.

L'artiglieria del C.T.V. schierava circa 160 pezzi, incluse due batterie antiaeree/controcarrichi di mitragliere pesanti da 20 mm, mentre la componente corazzata era costituita da quattro compagnie con un totale di quarantasei carri armati: i soliti leggeri Ansaldo CV 35, armati di sole mitragliatrici, il cui reale valore bellico traspare dagli ironici soprannomi - "scatole di sardine", "bare semoventi" - loro affibbiati dagli equipaggi. Il nucleo esplorante del C.T.V. era basato su una compagnia di motomitraglieri affiancati da otto vetuste autoblinde Lancia IZ (9).

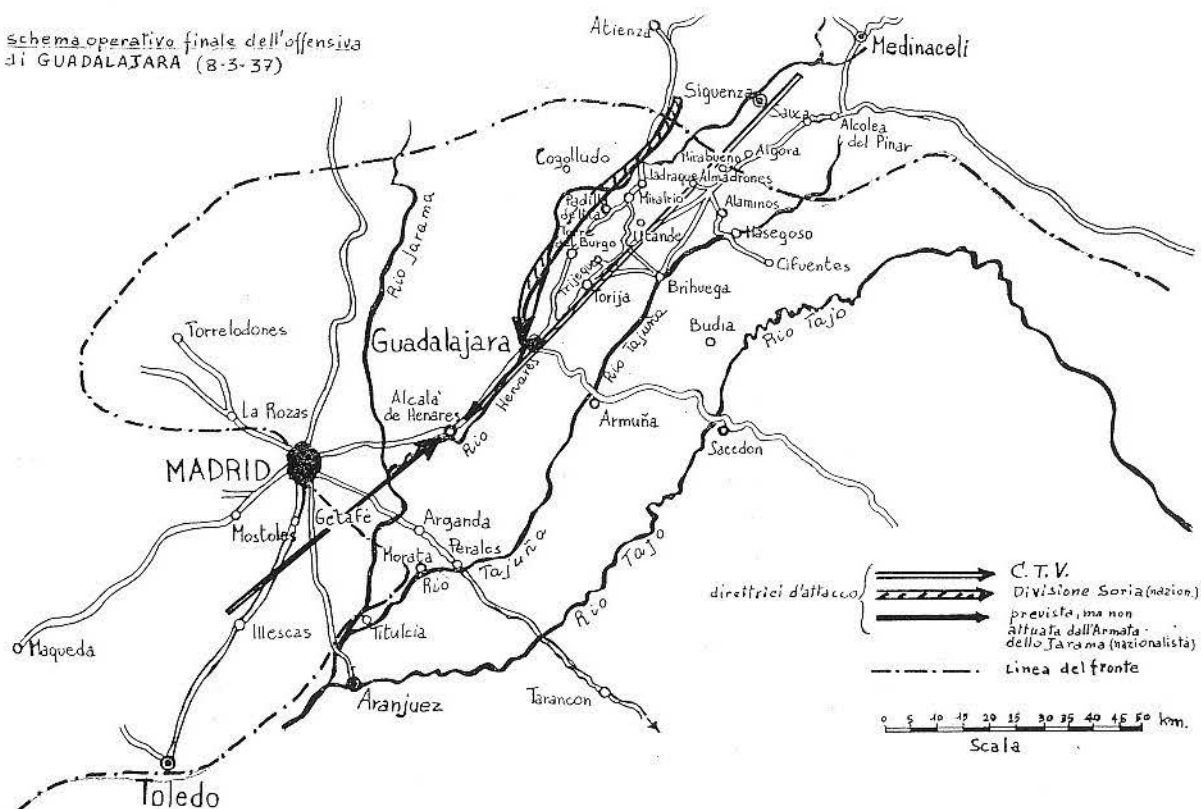
In totale fra fanteria, artiglieria, blindati e servizi, il C.T.V. scendeva in campo con circa 35.000 uomini: indubbiamente una notevole massa in rapporto alle forze combattenti in quel periodo della guerra civile. Però, mentre a Málaga il C.T.V. godeva di un notevole vantaggio qualitativo sulle forze avversarie, ora tale divario era sfumato.

Tre delle quattro divisioni italiane non erano mai state al fuoco e, per quanto abbondantemente armate, disponevano di materiali nell'insieme qualitativamente inferiori agli equivalenti repubblicani, sia nel settore delle armi automatiche, sia in quello dei corazzati - dove una ottantina di carri medi T-26 russi, armati di cannone e mitragliatrici, soverchiava i 46 leggeri Ansaldo armati di sole mitragliatrici - sia nell'artiglieria - numerosa ma

8) Telegramma Roatta a Ufficio Spagna del 25/3/1937 (citato da Saz e Tussel, op. cit. pagg. 191, 192, 193).

9) La quantità di carri armati ed artiglierie del C.T.V. è sempre stata generalmente sovrastimata, in base ad informazioni acriticamente attinte dalla deviante propaganda repubblicana. Esempio al riguardo Enrique Lister, il quale affermò - mentendo che a Guadalajara furono presi al C.T.V. 1.200 prigionieri e sessantacinque cannoni, mentre in tutta la battaglia il C.T.V. perse 300 prigionieri e 25 cannoni tra catturati e distrutti in azione (E. Lister "Con il 5° Reggimento, Biblioteca dell'Espresso, Roma 1968, pag. 133). Secondo H. Thomas (op. cit. pag. 406), il C.T.V. avrebbe avuto 250 carri armati. Invece al momento della battaglia di Guadalajara, le quattro compagnie carri del C.T.V. avevano efficienti circa sessanta degli 81 corazzati arrivati in Spagna. La situazione delle spedizioni di materiale in Spagna, compilata dall'Ufficio Spagna recita: "Forze Terrestri, a tutto il 16 maggio 1937", alla voce Trasporti elenca: Carri d'assalto 81, Autoblinde 8 (MAE, Spagna Fdg. B. 10). Di questi, cinque carri d'assalto erano stati consegnati nel 1936 agli spagnoli, altri erano stati perduti o erano fuori servizio al momento della battaglia di Guadalajara.

Schema operativo finale dell'offensiva
di GUADALAJARA (8-3-37)



Uic '89

Battaglia di Guadalajara, marzo 1937, schema offensiva

antiquata ed inferiore agli ottimi pezzi francesi, cecoslovacchi e russi, tutti di maggiore calibro e più moderni di quelli italiani.

Le mitragliatrici Fiat Mod.14 ed i fucili mitragliatori Breda Mod.34 - ambedue calibro 6,5mm - erano meno affidabili e potenti delle Maxim e dei Degtyarev 7,62 mm russi. Le mitragliatrici pesanti Maxim, robustissime, funzionavano benissimo anche in condizioni estreme, fra fango e neve, polvere e gelo. I loro proiettili perforanti bucarono le leggere corazze dei carri CV 35 e le sottili blindature delle Lancia IZ, quest'ultime vulnerabili pure al tiro dei fucili a distanza ravvicinata.

Nel campo dell'artiglieria, gli italiani non avevano nulla di equivalente come potenza di fuoco, portata massima e mobilità, ai pezzi francesi Schneider da 155 mm in dotazione ad un buon numero di batterie repubblicane accanto agli Skoda cecoslovacchi da 75 mm ed ai 76 mm russi.

I 155 mm repubblicani potevano colpire tenendosi fuori portata dell'artiglieria del C.T.V., la quale era pure afflitta da carenze nei sistemi di direzione del tiro e di comunicazione dei dati (10).

Inoltre la deficienza di armamento anticarro delle divisioni legionarie era così drammatica che solo l'errato metodo d'impiego dei carri russi evitò il peggio. I carri russi T-26 erano immuni alle mitragliatrici degli Ansaldo, che invece potevano trapassare da parte a parte con i loro cannoni a tiro rapido da 45 mm.

Lo scarso armamento anticarro italiano era costituito principalmente dai vecchi cannoncini 65/17 - pesanti 570 Kg. - poco maneggevoli e dotati di un settore di tiro orizzontale di appena 8 gradi con i quali, alle distanze ravvicinate, era quasi impossibile mantenere sotto tiro i carri in movimento.

10) ACS, "Azione Guadalajara".



Marzo 1937, carretera de Francia. Mitragliera contraerea Breda 20 mm a protezione di una colonna legionaria. Le Breda furono impiegate anche come anticarro, ma i normali proiettili da 20 mm rimbalzavano sulle corazze dei T-26. (Collezione Ferdinando Pedriali)

I normali proiettili delle poche mitragliere Breda da 20 mm rimbalzavano come palle di gomma sulle corazze dei T-26. I soli anticarro veramente efficienti di tutto il C.T.V. erano due cannoni 47/32, pesanti appena 277 Kg., con un settore di tiro di 62 gradi, che sparavano granate perforanti alla velocità iniziale di 633 metri al secondo, micidiali per i carri russi. Ma due 47/32 erano un'inezia in rapporto al numero dei corazzati nemici ed alla estensione del fronte (11).

Il C.T.V. vantava invece una effettiva superiorità nel campo della motorizzazione - indubbiamente molto buona per gli standards della guerra civile - disponendo di 2.400 autocarri, 1.400 dei quali assegnati all'artiglieria, al genio ed a una sezione autocarrette (12). Quantunque abbondante, la dotazione di automezzi e blindati era insufficiente a classificare motorizzate le divisioni del C.T.V..

Il relativo vantaggio di una motorizzazione superiore a quella repubblicana non poté neppure essere sfruttato in pieno dal C.T.V., in quanto esso avanzò verso Guadalajara incanalando i propri mezzi su appena due strade, fuori dalle quali le abbondanti precipitazioni atmosferiche resero ogni movimento quasi impossibile, persino ai cingolati.

Il comando italiano aveva previsto di muovere da Sigüenza con le tre divisioni della M.V.S.N.. La II Divisione, appoggiata dalle compagnie carri 3^a e 4^a, doveva sfondare il fronte davanti ad Algora; la III Divisione **Penne Nere**, montata su autocarri, si sarebbe lanciata all'inseguimento del nemico con il concorso di due compagnie carri (1^a e 2^a), delle autoblinde e della compagnia motomitraglieri.

La I Divisione **Dio lo vuole!** doveva stare di rincalzo immediatamente dietro le due divisioni di punta, mentre la **Littorio** - più motorizzata delle altre - era tenuta di riserva a Soria per intervenire nella fase di sfruttamento del successo, quando - presa Guadalajara - il C.T.V. avrebbe marciato su Alcalá de Henares per congiungersi con le truppe di Orgaz prendendo alle spalle le difese di Madrid.

Secondo gli accordi presi con Franco, l'ala destra del C.T.V. doveva essere fiancheggiata dalla II Brigata della divisione spagnola **Soria**, che aveva sino ad allora tenuto il fronte di Sigüenza, agli ordini del generale Moscardò, l'ufficiale dell'aria triste, protagonista della tenace e vittoriosa difesa dell'Alcazàr di Toledo.

La brigata spagnola era forte di 10.000 uomini con tre gruppi d'artiglieria, ma era priva di carri armati e dipendeva interamente dalla Aviazione Legionaria per l'appoggio aereo. All'inizio di febbraio Moscardò aveva ricevuto una fiera batosta dalla XII Brigata Internazionale e da una brigata spagnola, venendo costretto ad arretrare di circa 16 chilometri, da Brihuega ad Algora.

11) Durante la battaglia di Guadalajara, la sezione da 47/32 fu duramente impegnata: un pezzo fu colpito e due puntatori furono feriti (ACS, "Azione Guadalajara" pag. 46).

12) J. Coverdale, op. cit. pag. 210.

Il terreno, sul quale doveva svilupparsi l'offensiva legionaria, comprendeva quel tratto della Meseta del Sud racchiusa fra i corsi dei fiumi Henares e Tajuña. Un altopiano fosco ed arido - fatto di argilla sassi e radi ciuffi di macchia - che discende gradualmente dai 988 metri di Sigüenza a 673 metri di Guadalajara, intersecando una striminzita zona boscosa compresa fra Brihuega e Trijueque.

La zona era presidiata da 10.000 soldati della XII Divisione repubblicana, la quale, con l'appoggio di una dozzina di carri russi, presidiava una linea di modesti trinceramenti sulla Sierra Ministra.

Alle spalle della XII, i repubblicani avevano un'altra linea difensiva fra Trijueque e Brihuega, rinforzata da buone postazioni d'artiglieria e da nidi di mitragliatrice, che era stata la vecchia linea del fronte sino a quando l'avanzata repubblicana di gennaio aveva ributtato la divisione **Soria** quasi alle porte di Algora.

Ai primi di marzo, questo settore era debolmente presidiato dai repubblicani, ma ciò era irrilevante, in quanto la fortunata azione di gennaio aveva creato fra Algora e Guadalajara una zona abbastanza profonda da coprire le spalle della capitale. Se i nazionalisti avessero attaccato da Sigüenza, i repubblicani avevano terreno da cedere in cambio del tempo occorrente per spostare a Guadalajara le loro riserve dalla vicina capitale e dallo Jarama, e per prepararsi alla controffensiva (13).

Lo schieramento aereo

Ai primi di marzo del 1937, le migliori unità aeree della Repubblica erano concentrate sugli aeroporti adiacenti alla capitale: Barajas, Guadalajara, Azuqueca ed Alcalá de Henares, tutti dotati di ottime piste e buone attrezzature. Esisteva inoltre attorno a Madrid una fitta rete di basi aeree - oltre cinquanta campi di volo e piste di fortuna - che dava eccellenti possibilità operative all'aviazione repubblicana, che da queste poteva intervenire su tutti i fronti di combattimento, dalla Sierra Guadarrama, allo Jarama, all'altopiano dell'Alcarria.

I combattimenti sullo Jarama si erano da poco spenti, ma le perdite causate alle squadriglie repubblicane dal forte attrito bellico erano state prontamente ripianate grazie al costante afflusso dall'URSS di velivoli e piloti.

Erano pronte a pieni ranghi: tre squadriglie di agili e veloci monopiani da caccia "Mosca" (capitani Minaev, Pleschenkov e Smirnov) e quattro squadriglie di caccia "Chato" (fra cui la **Internazionale** dello spagnolo Lacalle e le russe dei veterani Ivan Kopets e Kosakov).

Due squadriglie di bimotori SB-2 ed un gruppo d'assalto di biplani R-5 "Rasantes" erano stati riorganizzati dopo le dure perdite subite nei mesi precedenti ad opera dei caccia legionari e della contraerea della Condor.

Inoltre stavano arrivando nella zona due squadriglie d'assalto di recente formazione, dotate degli armatissimi biplani R-Z "Natacha", sbarcati il mese precedente a Cartagena ed equipaggiate con aviatori spagnoli affrettatamente addestrati dai sovietici (14).

Complessivamente, nella prima decade di marzo del 1937, il generale sovietico "Douglas" (Jacob Shmushkevitch) concentrò nella zona madrilena circa 120 velivoli di costruzione russa, a fronte dei quali l'Aviazione Legionaria schierò a Guadalajara 87 velivoli (15). Disparità numerica destinata ad aumentare ancora verso il termine della battaglia, poiché alla fine di febbraio navi russe avevano sbarcato nei porti del Levante altri 31 assaltatori R-Z e 51 caccia Polikarpov I-15, parte dei quali raggiunsero le unità in linea (16). Invece

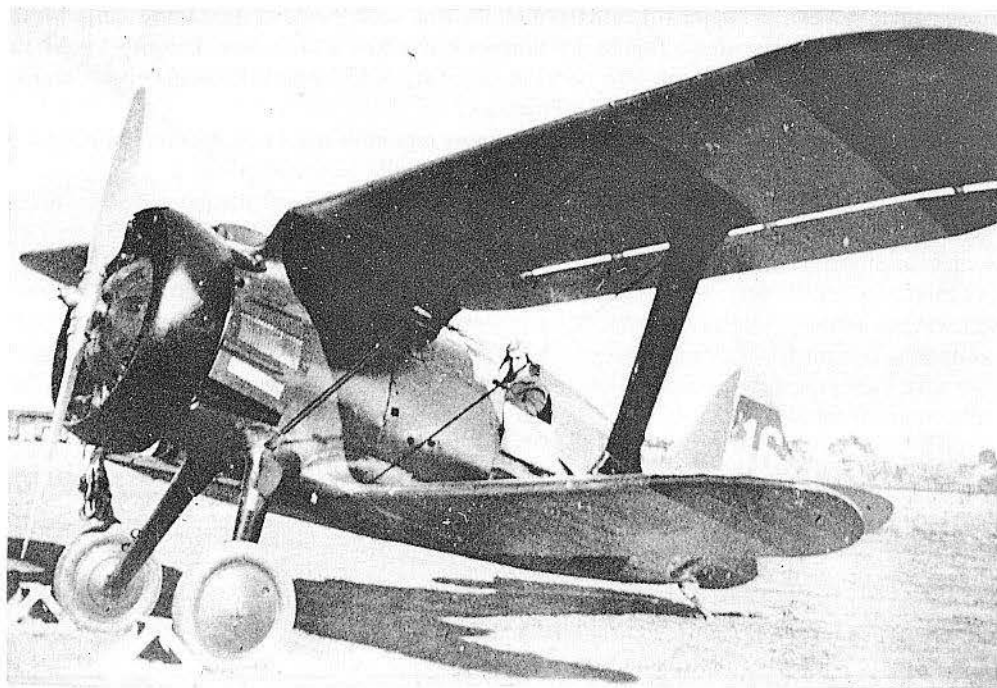
13) G. Calandrone, "La Spagna brucia", Editori Riuniti, Roma 1974, pag. 69.

14) P. P. Laureau, op. cit. pag. 79

15) Per gli aerei repubblicani impiegati nella battaglia di Guadalajara riteniamo attendibili le conclusioni di A. Nassaes (op. cit. pag. 163), quantunque, secondo l'ex comandante nominale dell'aviazione repubblicana, H. De Cisneros, (op. cit. pag. 243), gli aerei governativi impiegati sul fronte di Guadalajara "non raggiungevano i cento".

Gli aerei legionari dislocati nell'area madrilena erano: a Soria, 20 Ro.37 e 13 S.81; ad Almazán, 26 CR.32; a Torrijos, 28 CR.32 (MDA OMS: Cart. 48, "Distribucion de las Fuerzas Aereas, Estado Mayor, Jefatura del Aire, día 6 de marzo de 1937").

16) Le forniture di aerei sovietici all'aviazione repubblicana a tutto il febbraio 1937, ammontavano a circa 297 velivoli, compresi i trenta "Chato" consegnati al governo Basco nell'anno precedente (cfr. J. Salas Larrazabal "La intervencion extranjera en la guerra de España" Editora Nacional, Madrid, 1974, pag. 424, 425). Centocinquanta velivoli erano arrivati nei primi due mesi del 1937, fra questi i trentuno R-Z sbarcati in febbraio, che equipaggiarono il 20° Grupo, con equipaggi spagnoli. La 1ª Squadriglia del 20° Grupo fece in tempo ad intervenire nella battaglia di Guadalajara (P. P. Laureau, op. cit. pag. 267). Non è accertato l'intervento dell'ultimo lotto di 51 Polikarpov I-15, tutti sotto comando russo. Tra la fine ottobre 1936 e la fine febbraio 1937, le squadriglie russe avevano perduto in azione circa 50 aerei, più sicuramente un'altra trentina per incidenti (tasso perdite prudenzialmente stimato: 10% dei velivoli in carico). Quindi nella zona centrale dovevano rimanere quasi 190 velivoli, la cui massa principale - certo non limitata al centinaio dichiarato da H. de Cisneros - fu gettata nella battaglia di Guadalajara.



Campo di Guadalajara, marzo 1937. Chato della squadriglia Kosakov, attiva nella battaglia di Guadalajara sia nei combattimenti aerei sia negli attacchi a bassa quota contro il C.T.V..
(Archivio Patrick Laureau)

l'Aviazione Legionaria non ebbe alcun rinforzo, in quanto dalla metà di febbraio l'Italia aveva sospeso tutte le forniture belliche in ossequio agli impegni presi con il Comitato del Non Intervento (17).

Nel quadro dei preparativi per la progettata offensiva al Nord, ai primi di febbraio il colonnello Bonomi ed il maggiore Ettore Muti si erano recati nella Vieja Castilla per reperire le basi dalle quali avrebbe dovuto operare l'A.L. (Aviazione Legionaria). Bonomi aveva potuto constatare che la provincia di Soria offriva poche scelte.

Nel capoluogo vi era un'area enorme, ma solo in parte utilizzabile a campo di volo per via del cattivo fondo naturale. Altri due piccoli campi erano stati reperiti ad Almazán ed a Burgo de Osma, però buoni appena per i caccia, e l'ultimo troppo decentrato.

Il trasferimento da Sevilla al Nord dei comandi, uffici, servizi e depositi fu avviato a metà del mese, impegnando oltre 200 vagoni ferroviari (18).

Il maggiore Nuvoli, comandante dei servizi tecnici incaricati di provvedere all'assistenza dei reparti di volo, dispose il trasferimento dei due gruppi di carri officina, provvidenzialmente arrivati ai primi di febbraio a bordo del piroscafo **Marte** (19).

Nello stesso tempo Nuvoli intraprese un giro esplorativo nella Vieja Castilla, alla ricerca di un'officina cui appoggiare le lavorazioni meccaniche, preferibilmente nella zona di Burgos oppure di Valladolid. Però le poche officine esistenti erano già tutte accaparrate dai tedeschi della Condor, quindi dovette fare affidamento solo sulle scarse risorse delle sue autofficine mobili, che, nella seconda metà di febbraio, furono sistemate ai margini del campo di Soria al riparo di un basso querceto.

17) Al momento della battaglia di Guadalajara l'Aviazione Legionaria della penisola aveva ancora 97 velivoli sugli originari 152 avuti in carico (19 S.81, 95 CR.32, 35 Ro.37 e 3 Ro. 41) mentre 12 erano stati consegnati agli spagnoli (3 Fiat CR.32, 3 S.81, 5 Ro.37); (cfr.: MAE, Spagna, Fdg. B. 97, Specchio N. 2, relazione U. S. Materiale inviato in O. M. S. a tutto il 17 Febbraio 1937. XV).

18) R. Bonomi, op. cit. pag. 266.

19) P. Nuvoli "Pagine di Diario", pag. 23 - MAE, Spagna, Fdg. B.52.

Soria palesò subito i suoi difetti all'attento occhio di Nuvoli. Per quanto amplissima e capace di ospitare tutta la squadra aerea, l'area era coperta da una vegetazione erbacea che rivelava la natura argillosa del terreno. Inoltre i 1.000 metri di quota del campo sembravano troppi, mentre le "entrate" delle piste erano ostacolate dalla corona delle circostanti colline.

Mentre osservava la pessima conca montana, Nuvoli si augurò che la scelta di Soria fosse stata ben meditata dal generale Velardi, quando aveva deciso di trasferire colà l'Aviazione Legionaria dai bellissimi campi di Avila e Torrijos, distanti dal settore di operazioni di Guadalajara, quasi quanto la nuova base di Soria.

Fra il 20 ed il 22 febbraio arrivarono a Soria tredici S.81 del gruppo da bombardamento **Marelli** del colonnello Raffaelli, dodici Ro.37 del "Gruppo Autonomo Ro.37" del tenente colonnello Bonaga e venticinque CR.32 del I Gruppo Caccia del maggiore Casero. I caccia furono però subito spostati sul campo di Almazàn, più vicino al teatro d'operazioni.

Le condizioni atmosferiche, che a metà febbraio erano state ancora discrete, peggiorarono rapidamente. Prima cadde neve, poi pioggia gelida, continua, insistente, implacabile. E con la pioggia, la neve fradicia si sciolse inzuppando il terreno.

Le piste a prato naturale degli aeroporti legionari si mutarono progressivamente in tratturi fangosi. Ma non era tutto. Presto fu pure evidente l'infelice posizione di quei campi, tutti nella Meseta del Nord, con la barriera delle Sierras fra loro ed il futuro campo di battaglia.

"Ci accorgemmo con terrore - racconta il maggiore Nuvoli - che in alcuni punti il campo affondava. Uno degli aeroplani in partenza si impantanò: furono sospesi i voli, e Raffaelli personalmente per un giorno intero sperimentò il decollo da vari punti, senza altro risultato che quello di impantanare uno dopo l'altro tre S.81 (...). Il campetto scelto nelle vicinanze per una parte della caccia stava diventando pessimo ed i reparti lo lasciarono in tutta fretta, trasferendosi anch'essi a Soria (...). Sul campo di Soria vi era in effetti uno strato duro, probabilmente ghiaioso, ma ricoperto da una coltre di limo che con la pioggia perdeva di ogni consistenza. Studiammo un sistema di sonda a mezzo di aguzzi bastoni di legno e passammo tutta la giornata, Raffaelli ed io, a segnare con bandiere rosse i confini della zona in cui lo spessore del limo era troppo alto per permettere il rullaggio. Si ritagliò così nel vastissimo terreno di Soria un campo più ristretto dal quale gli aeroplani assolutamente non dovevano uscire, pena l'affondamento (...). Il tempo si chiuse ancora e, proprio nei giorni in cui iniziarono le operazioni terrestri, le nubi si abbassarono tanto da formare un tetto impenetrabile tra le montagne intorno al campo: come un foglio di carta posato sugli orli, che impedisce alle mosche di entrare e di uscire da un vaso" (20).

L'associazione di maltempo e pessime piste impedì totalmente l'attività di volo necessaria, sia al preliminare ambientamento dei piloti, sia alla osservazione aerea. In una settimana fu possibile una sola ricognizione sulla zona di Algora, effettuata il 26 da quattro S.81.

Preoccupato dalle difficili condizioni in cui l'Aviazione Legionaria doveva operare, Velardi informò Roatta che permanendo avverse condizioni meteorologiche, con nubi a bassa quota, gli aerei legionari, ed in particolare modo i caccia, avrebbero avuto grosse difficoltà a sorvolare le Sierras. Quindi: gravi limitazioni sia alla copertura caccia alle truppe legionarie operanti sul versante dell'Henares sia alle azioni di bombardamento.

Ma Roatta non diede eccessivo peso a queste preoccupazioni. A Màlaga, la scarsa aviazione repubblicana del settore non aveva praticamente intralciato la marcia delle colonne motorizzate del C.T.V. Anche gli alti ufficiali del C.T.V. erano dello stesso parere. Sembra che il generale Rossi celiasse un po' sull'eventualità di una limitazione dell'attività aerea legionaria, affermando che "se ciò fosse accaduto, si sarebbe evitato alle truppe di ricevere sulla testa le bombe dei propri aerei come era accaduto a Màlaga" (21).

A parte questo aneddoto, è chiaro che il Comando del C.T.V. stava pericolosamente sottovalutando l'aviazione nemica. Forse pensava che il maltempo, avrebbe tenuto a terra tanto la caccia legionaria quanto gli aerei repubblicani. Sicuro della superiorità del C.T.V. e della bontà del suo piano di battaglia, Roatta diede poca importanza alle sfavorevoli previsioni meteorologiche, anche in relazione all'inevitabile rallentamento che pioggia e fango avrebbero imposto alla marcia delle sue colonne. Un fattore a favore dei repubblicani, cui avrebbe concesso il tempo di reagire.

Il 7 marzo, Roatta telegrafò a Roma: "Nota operazione ha inizio domani ore 7 (.....). Sino a stamane condizioni atmosferiche avverse hanno limitato enormemente azione preparatoria aviazione. Resto pomeriggio di oggi dette condizioni sembrano migliorate notevolmente". Dopo questo breve cenno, la situazione meteo non trovò più spazio nei telegrammi quotidianamente inviati a Roma. Vi riapparve solo quando il cattivo tempo aveva compromesso sia la marcia sia l'intervento dell'Aviazione Legionaria.

Più che delle condizioni atmosferiche, Roatta era preoccupato della efficacia degli attacchi che i nazionalisti si erano impegnati a sferrare sullo Jarama in appoggio all'azione delle colonne legionarie. Adesso era tormentato

20) P. Nuvoli, "Pagine di Diario", pag. 25.

21) Testimonianza all'autore del generale A. Mantelli, Roma dicembre 1981.

dal dubbio che le provate truppe spagnole non avessero più la forza concorrere validamente alla offensiva del C.T.V., tuttavia non immaginava affatto che gli spagnoli sarebbero rimasti passivamente con l'arma al piede lasciando gli italiani a sbrogliarsela da soli.

Il 7 marzo, Roatta partecipò a Roma le sue preoccupazioni: " (Sul) nostro fronte in complesso, data specialmente attuale menomata efficienza truppe spagnole operanti, è prevedibile che la lotta sia piuttosto dura. Ma Comandi e truppe (la) affrontano con piena fiducia" (22).

L'A.L. aveva intanto completato la radunata di tutti gli aerei disponibili sull'altopiano di Soria. Il 5 marzo, sfidando le pessime condizioni del tempo, erano arrivati altri nove Ro.37 ed un CR.32, ai quali, due giorni dopo, si erano aggiunti i ventotto CR.32 del II Gruppo Caccia, trasferitosi direttamente in volo da Torrijos. Il trasferimento del Gruppo - al comando del Ten. Col. Chiappini, con i capitani Viola e Nobili, ed il Ten. Degli Incerti come comandanti di squadriglia - fu molto ostacolato dal maltempo. I diciotto Fiat delle prime due squadriglie fallirono un primo tentativo di raggiungere Soria nella mattinata del 5 marzo, a causa della compatta coltre di nubi, infine vi arrivarono guidati da due S.81 di Soria, andati appositamente a prelevarli su Torrijos (23).

La medesima schiarita, che nel pomeriggio del 7 aveva permesso l'arrivo di caccia da Torrijos, aveva consentito a sei S.81 di eseguire l'unica azione preparatoria dell'offensiva con il lancio di 144 bombe da 50 Kg. su Mirabueno e Canredondo.

L'Aviazione Legionaria stava per affrontare l'imminente battaglia con 13 bombardieri, 44 caccia e 20 assaltatori, consapevole che, ancora più del numero, l'omogeneità e qualità dei suoi mezzi e dei suoi uomini molto avrebbero potuto se le condizioni atmosferiche lo avessero consentito.

A Soria erano schierati 13 Savoia S.81 (Gruppo Marelli), 18 caccia Fiat CR.32 del II Gruppo e 20 Ro.37 del Gruppo Autonomo, mentre ad Almazán stavano 26 Fiat del veterano I Gruppo Caccia **Cucaracha**.

L'avanzata del C.T.V.

Sotto un cielo plumbeo, fra piovoschi e raffiche di vento, alle 7,30 dell'8 marzo, i tre gruppi di Banderas della II Divisione **Fiamme Nere**, affiancati dai due gruppi di Banderas del Raggruppamento Autonomo **XXIII Marzo**, mossero contro le linee repubblicane davanti ad Algora. Per quaranta minuti le posizioni nemiche erano state devastate dal tambureggiante fuoco preparatorio degli ottantasei cannoni dei sei gruppi d'artiglieria di Corpo d'Armata del C.T.V. e dei quattro gruppi divisionali da 65/17.

All'ala destra della II Divisione, i legionari del **VI Gruppo Banderas** del console Pittau, preceduti da due compagnie di carri Ansaldo, andarono avanti a ventaglio, baionetta in canna, rastrellando i nuclei che ancora resistevano dopo il bombardamento.

Oltrepassate le prime linee, i legionari proseguirono marciando ai lati della "carretera de Francia": la interminabile arteria stradale che collega Madrid al confine francese, attraversando la Nueva Castilla, l'Aragona e la Cataluña.

A passo svelto, i legionari raggiunsero ed aggirarono Mirabueno, indi avanzarono per alcuni chilometri ancora. All'incirca alle 15,30, davanti all'abitato di Almadrones, il **VI Gruppo Banderas** di Pittau urtò contro un battaglione "rosso" rinforzato da undici carri T-26, che per quasi due ore tenne i legionari inchiodati dietro i precari ripari delle cunette della "carretera" e dei muretti a secco delimitanti i fangosi campi ai lati della rotabile.

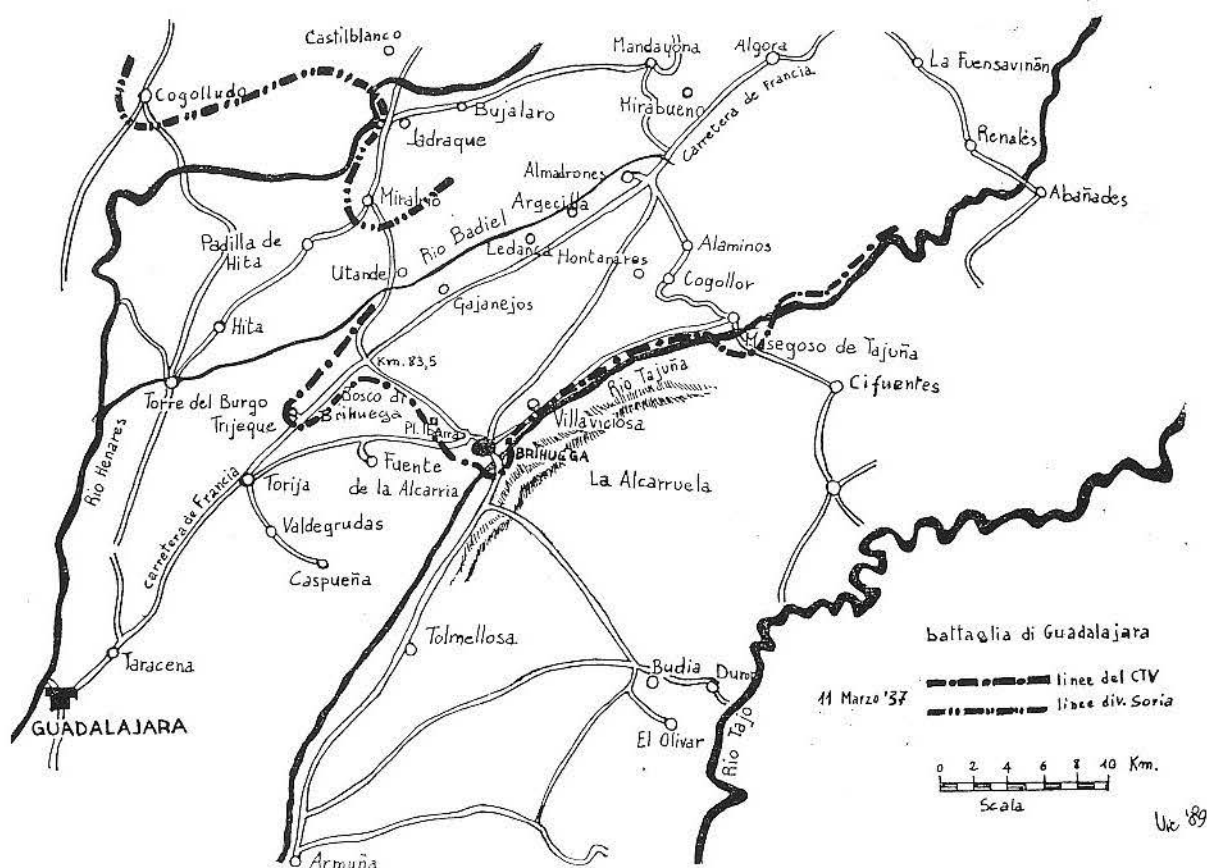
L'avanguardia legionaria, dotata di sole armi leggere avrebbe potuto essere subito schiacciata. Ma quando, dopo un paio d'ore di sparatoria, i miliziani della XII Divisione si decisero ad avanzare protetti dai T-26, due di questi carri furono incendiati e gli altri costretti alla ritirata dal tiro di alcuni pezzi da 65/17 nel frattempo portati in linea (24).

La via era sgombera e l'avanzata avrebbe potuto riprendere con le "banderas" della riserva divisionale, ancora abbastanza fresche malgrado una intera giornata di marcia nel fango vischioso, sotto la pioggia gelida. Almadrones avrebbe potuto ancora essere occupato, ma nel frattempo era calata la notte ed il generale Coppi, incerto sulla consistenza delle forze davanti a lui, decise di non proseguire l'azione rinviando all'indomani l'occupazione di Almadrones, importante perché avrebbe subito dato al C.T.V. il controllo del vicino bivio stradale dal quale la strada Hontanares-Brihuega si stacca dalla "carretera de Francia".

22) ACS, "Azione Guadalajara", pag.8.

23) Diciotto dei CR.32 di Torrijos (II Gruppo Caccia, 1ª e 3ª Squadriglia) si trasferirono a Soria il 7 marzo guidati dal comandante di Gruppo, Ten. Col. Vittorio Chiappini, gli altri della 2ª Squadriglia seguirono sei giorni dopo al comando del Ten. Degli Incerti (D.S. XVI Gr. C. T. MDA OMS Cart. 53)

24) O. Conforti, op. cit. pag. 61.



Battaglia di Guadalajara, linee l'11 marzo 1937

Questa esitazione produsse un ritardo di mezza giornata nella tabella di marcia del C.T.V. lungo la "carretera de Francia", con conseguenze determinanti sui futuri sviluppi dell'offensiva (25).

Negli altri settori le colonne della **XXIII Marzo** avevano regolarmente raggiunto i loro obiettivi nonostante alcune resistenze particolarmente accanite.

Al centro, l'**VIII Gruppo Banderas** del console Vandelli e due battaglioni del **IV Gruppo** era ad Alaminos, mentre all'estrema sinistra il **V Gruppo Banderas** del console Francisci era entrato in Masegoso, a 17 chilometri dalla sua base di partenza (26).

Se tutti gli obiettivi previsti per il giorno 8 marzo dall'ordine di marcia del C.T.V. non erano stati raggiunti, causa la mancata presa di Almadrones, ciò era in parte dovuto all'assenza dell'Aviazione Legionaria dal campo di battaglia. Erano mancati i micidiali spezzonamenti degli S.81 per spianare le difese arretrate del nemico; inoltre la mancanza della osservazione aerea legionaria aveva subito provocato intoppi alle prime fasi dell'offensiva. Una ricognizione su Almadrones avrebbe evitato al **VI Gruppo Banderas** di essere sorpreso dal contrattacco dei carri, che aveva preoccupato il generale Coppi, tanto da indurlo a rinviare all'indomani la conquista della località.

Anche l'assenza dei bombardieri era stata sentita dal comando del C.T.V., il quale, nella sera dell'8, aveva sollecitato per l'indomani l'intervento dei bombardieri legionari e degli Ju 52 della Condor, la cui collaborazione era stata garantita dal generale Sperrle nei giorni precedenti.

Ma nella mattina successiva, solo tre Savoia S.81 al comando del capitano Simini sfidarono il pessimo tempo e la scarsa visibilità, osando levarsi in volo e valicare la Sierra Ministra per lanciare una sessantina di bombe da 50 Kg. sugli acquartieramenti delle riserve repubblicane a Brihuega. A pomeriggio inoltrato, una breve schiarita su Soria consentì il decollo di altri sei S.81, che con la scorta di Fiat della **Cucaracha** bombardarono Cifuentes e

25) E. Faldella, op. cit. pag. 263.

26) Telegrammi MMIS riportati da Saz e Tussel, op. cit. pagg. 161, 162.



Carro russo T-26 catturato dai legionari italiani all'inizio dell'offensiva. Il suo cannone a tiro rapido da 45 mm. poteva perforare da parte a parte i CV 33 Ansaldo, mentre la sua corazza era invulnerabile alle mitragliatrici dei carri italiani. (foto Collezione Ferdinando Pedriali)

la stazione ferroviaria di Jadraque: località verso le quali stavano puntando rispettivamente il Gruppo Banderas di Francisci e la II Brigata della Divisione Soria.

Il Gruppo Autonomo Ro.37 si diede invece da fare perlustrando la rotabile, sulla quale a mezzogiorno era iniziata l'avanzata della III Divisione **Penne Nere**.

Completamente autocarrata mediante la temporanea cessione dei mezzi del raggruppamento autocarrette, la divisione di Nuvoloni si era buttata in avanti, superando gli appiedati legionari delle **Fiamme Nere**, il cui compito iniziale si era concluso con la presa di Almadrones, avvenuta fra le 7,30 e le 10 del mattino dopo una massiccia azione di fuoco di tutta l'artiglieria (27).

La divisione era avanzata alla massima velocità, pungolata dal comando del C.T.V., il quale era al corrente che, causa il ritardo accumulato davanti ad Almadrones dalle **Fiamme Nere**, le prime unità repubblicane accorse da Madrid stavano già prendendo posizione sulla "carretera de Francia".

Deciso a riguadagnare il tempo perduto, Roatta aveva lanciato le punte motorizzate davanti alle due colonne della III Divisione, una in marcia sulla "carretera de Francia" e l'altra sulla strada di Brihuega.

Su quest'ultima rotabile si era però dovuto combattere accanitamente. Ad ovest di Hontanares, reparti repubblicani, appoggiati da carri russi, avevano tenacemente combattuto fra le 9 e le 12 del mattino, prima di essere sloggiati dall'**VIII Gruppo Banderas** del console Vandelli sostenuto dai ventisei carri leggeri.

Durante l'attacco dei piccoli Ansaldo ai trinceramenti repubblicani della quota 1.100 (El Rogel), sei T-26 erano usciti da nascoste posizioni di attesa per affrontare i carri legionari, ma cinque erano affondati nel fango. Abbandonati dagli equipaggi, i T-26 erano stati successivamente catturati dall'**VIII Gruppo** (28).

Nel frattempo, sulla "carretera de Francia" i repubblicani avevano fatto saltare un massiccio viadotto in muratura al Km.105 poco prima vi giungesse la III Divisione, inceppando il movimento degli automezzi pesanti per alcune ore.

Nel primo pomeriggio, il passaggio era stato sistemato dai genieri. Comunque le avanguardie motorizzate leggere della divisione, avevano proseguito arrivando ad appena un chilometro dal crocevia fra la Brihuega-Utande

27) Gli orari dell'avanzata sono indicati con precisione nei telegrammi delle MMIS riportati da Saz e Tussel, op. cit. pag. 166.

28) ACS, "Azione Guadalajara", pag. 16 e "Rassegna di Cultura Militare" n°6, Giugno 1938.



Battaglia di Guadalajara. Campo di Almazan, marzo 1937. Nevischio e fango tengono a terra i Fiat del I e II Gruppo Caccia Legionaria.
(Aeronautica Militare Fototeca)

e la "carretera de Francia", dove si erano scontrate con reparti repubblicani appoggiate da carri. Il combattimento era stato brevissimo, ma sanguinoso. I repubblicani si erano ritirati lasciando sul campo le carcasse fumanti dei tre carri superstiti della XII divisione.

Mentre questo scontro era ancora in corso, reparti autocarrati della XI Brigata Internazionale stavano avanzando da opposta direzione, sulla "carretera de Francia". L'XI Brigata - comandata dal tenente colonnello Hans Kale, un comunista tedesco dalla mascella quadrata e dagli occhi penetranti, il cui consigliere militare era il russo Alexandr Rodmitsev (Pablito), futuro generale dell'Armata Rossa - era stata distaccata dal fronte dello Jarama, dove i nazionalisti, a riposo da alcuni giorni, avevano assunto un contegno del tutto passivo.

Gli internazionali erano diretti al crocevia del Km.83,5 della "carretera de Francia" con la Brihuega-Utande, verso cui puntavano anche le avanguardie del C.T.V., quando alle 16,45 furono attaccati da nove Ro.37 guidati dal tenente colonnello Bonaga.

I Ro.37 di Bonaga, in un solo passaggio a volo radente, avevano sganciato sugli automezzi una scarica di novanta bombe da 12 Kg. L'attacco aveva scompigliato l'autocolonna, permettendo alle avanguardie della III Divisione di raggiungere per prima lo strategico crocevia del Km.83,5. Tuttavia l'ardito e violento fuoco di armi automatiche e di fucileria degli internazionali aveva colpito in parti vitali il Ro.37 del tenente Giarrizzo. Abilmente pilotato, l'apparecchio era rientrato di misura nelle linee legionarie, prendendo terra su una striscia di terreno nei pressi di Sempilverda.

Un plotone esplorante di motomitraglieri legionari accompagnato da due carri aveva superato il crocevia del Km.83,5, raggiungendo quasi Trijueque con un'avanzata di 24 chilometri in un paio d'ore. Al centro del fronte, il V Gruppo di Francisci era giunto in prossimità di Brihuega, mentre Cogollor e Masegoso, occupate nella mattina, erano ormai retrovia.

Per la prima volta dall'inizio dell'offensiva, aerei repubblicani erano apparsi nel cielo della battaglia. Alle prime luci del mattino, la squadriglia Lacalle era decollata dal campo X di Azuqueca, la cui solida e ben drenata pista aveva assorbito la pioggia caduta ininterrottamente per tutta la notte.

I "Chato" si erano levati uno dopo l'altro con i motori rombanti a tutta potenza. Guadagnate alcune centinaia di metri di quota con una ripida cabrata, i caccia avevano assunto una formazione allargata, con ampi spazi di sicurezza fra un aereo e l'altro, per riprendere poi a salire ancora infilandosi nel sovrastante compatto ammasso di nuvole. Arrivati al di sopra della fioccosa coltre di vapori, i velivoli avevano stretto la formazione attorno al velivolo di Lacalle, che li aveva guidati verso Sigüenza con l'aiuto della bussola.

Dopo alcuni minuti era apparso da uno squarcio fra le nuvole l'inconfondibile nastro della "carretera de Francia", quasi completamente coperto da una lunga colonna di automezzi del C.T.V..

L'apparizione dei "Curtiss" sorprese i legionari, però i piloti di Lacalle non si dimostrarono abili tiratori. Le perdite inflitte da questo attacco e da un altro successivo furono irrilevanti. L'avanzata del C.T.V. proseguì senza rallentamenti (29).

Il giorno seguente, le condizioni atmosferiche erano ancor peggiori, ma i "Chato" di Lacalle ed una pattuglia di quattro "Mosca" decollarono da Alcalà de Henares per eseguire altri mitragliamenti sulla "carretera de Francia". Comunque l'inclemenza della stagione era tale che rimasero a terra gli aerei repubblicani basati sui campi più lontani dal fronte.

L'Aviazione Legionaria fu - come al solito - costretta a terra, imprigionata nei fangosi campi della Vieja Castilla: di giorno in giorno più impraticabili per l'alternanza di piovvaschi e nevicate. Se qualche aereo fosse riuscito a decollare, avrebbe comunque difficilmente valicato la barriera delle Sierras. Il compatto tetto di nuvole, alto appena due o trecento metri, aleggiante su Soria ed Almazàn, celava completamente i crinali dei monti fra i campi di volo e l'altopiano dell'Alcarria, ove l'offensiva del C.T.V. era in pieno svolgimento.

Nei giorni 10 e 11 un paio di fortuite schiarite sopra Almazàn permise ai CR.32 della **Cucaracha** di levarsi in volo. Ma ogni involo fu una prova di coraggio: durante la corsa di decollo le ruote di parecchi aerei si bloccavano di colpo nella melma causando tremende capottate e solo per un miracolo nessuno ci rimise la pelle. In quelle condizioni non poteva essere assicurata la protezione dei caccia alle colonne del C.T.V.. Infatti delle due ore di autonomia dei Fiat, 25 minuti erano spesi per il volo di andata, altrettanti per il volo di ritorno, più 35 minuti di riserva per eventuali difficoltà di rotta fra le nubi e l'atterraggio - ed a volte gli aerei prendevano terra con le ultime gocce di benzina - rimanevano quindi circa 35 minuti per incrociare sulla zona d'operazione del C.T.V. (30).

Diversamente dall'Aviazione Legionaria, le forze aeree repubblicane erano basate su campi a minore altezza - 587 metri ad Alcalà de Henares e 679 metri a Guadalajara - situati sul versante sud della Sierra de Guadarrama, quindi senza l'ostacolo di alcuna catena montuosa da sorvolare prima di giungere sul campo di battaglia.

Decollati da ottime piste sempre agibili, gli aerei repubblicani potevano risalire il lieve dislivello fra i loro campi e l'altopiano dell'Alcarria volando sotto il tetto di nubi e seguendo il visibilissimo e inconfondibile tracciato della "carretera de Francia". Il loro nemico era obbligato a percorrere questa strada e le poche altre ad essa collegate, completamente esposto agli attacchi sul brullo e pianeggiante altopiano privo di ripari.

L'11 marzo, l'aviazione repubblicana replicò i propri attacchi nonostante il cielo coperto. Le forze messe in campo furono però ancora esigue, sebbene sui campi prossimi al fronte fossero già pronti 45 caccia I-15 e I-16, 15 aerei d'assalto R-Z ed 11 bombardieri Tupolev SB-2. Ma il generale Shmushkevitch aveva deciso di risparmiare i suoi aerei per una grande azione in massa progettata per il 12, in concomitanza con il primo contrattacco in grande stile delle brigate internazionali (31).

L'11 attaccarono ancora i "Chato" di Lacalle. Calati da un varco fra le nuvole, i tozzi biplani presero d'infilata con mitragliatrici e bombe da 8 Kg. una colonna in movimento sulla "carretera de Francia".

Gli aerei si abbassarono a 20 metri senza che da terra alcuno aprisse fuoco contro di loro (32). Fatto sconcertante e comunque indicativo della poca preparazione del C.T.V. contro gli attacchi aerei. Oltre a mancare di una adeguata protezione da parte della propria caccia, il C.T.V. aveva una scarsa dotazione di contraerea: appena due batterie Breda da 20 mm. - di cui una rimase per tutta la durata della battaglia a protezione del comando tattico del C.T.V. ad Algora - e cinque batterie di cannoni da 75/27 CK, per la maggior parte tenute a Sigüenza, allora principale base logistica del C.T.V..

Il bosco di Brihuega

Secondo i piani del C.T.V., l'offensiva doveva svilupparsi in tre tempi. Fra l'8 e 9 marzo, la conquista della zona Torrija-Brihuega; fra il 10 e l'11, l'occupazione di Guadalajara e Cogolludo, ed infine, fra il 13 ed il 14, la presa di Alcalà de Henares, a tergo dello schieramento repubblicano dello Jarama. Quest'ultimo, contemporaneamente assalito di fronte dai nazionalisti, sarebbe crollato isolando completamente Madrid dal resto della Spagna repubblicana.

29) In questa giornata ebbe luogo il primo attacco aereo repubblicano e non l'8 marzo, come riferito con drammatici particolari da molti autori, fra cui O. Conforti, tanto bene documentato per le operazioni terrestri, quanto inattendibile per le operazioni aeree (O. Conforti op. cit. pag. 57).

30) Testimonianza all'autore del generale A. Mantelli, Roma 17/11/1983.

31) E. Lister, op. cit. pag. 130.

32) Sterling Seagrave, "Soldiers of Fortune" Edizione Time-Life, Alexandria 1981, pag. 59.

Il ritardo di mezza giornata, accumulato l'8 marzo dalle due colonne della III Divisione di Nuvoloni, non era stato più recuperato. All'imbrunire del 9, la colonna di destra della III Divisione si era arrestata al crocevia del Km. 83,5 della strada di Francia, mancando per poco l'occupazione di Torrija, situata cinque chilometri più avanti. La colonna di sinistra era invece stata bloccata a quattro chilometri da Brihuega, sulla strada Almadrones - Brihuega da una grossa interruzione operata dai genieri repubblicani (33).

Tuttavia la situazione era complessivamente favorevole al C.T.V.. Davanti al Km 83,5 vi era solo una brigata spagnola accorsa da Madrid il giorno innanzi ed i resti dei battaglioni della XII Divisione repubblicana, già battuta sull'altopiano. Stava arrivando l'XI Brigata Internazionale. Ma le sue avanguardie non erano ancora entrate a contatto con il C.T.V., e le posizioni - che l'XI doveva occupare a cavallo della "carretera de Francia", ad Est di Trijueque - non erano neppure guarnite (34).

Fra i legionari e Brihuega vi era praticamente il vuoto. La cittadina era presidiata da un solo battaglione, ma data la tarda ora, i soldati repubblicani si erano comodamente acquartierati nell'abitato, in attesa di essere raggiunti da altri battaglioni e da carri armati nella mattina successiva (35).

Al calare della notte fra il 9 ed il 10, i repubblicani non avevano ancora ricostituito un fronte difensivo. Loro reparti stavano affrettandosi per prendere posizione ad Est di Trijueque, ma erano impreparati a sostenere un attacco. Il momento era propizio ad un'azione notturna del C.T.V., ma una proposta in tale senso era stata scartata dal metodico Nuvoloni, molto scettico circa la preparazione delle sue truppe alle operazioni notturne (36).

Nuvoloni sapeva dai rapporti dell'Ufficio "I" (Informazioni) del C.T.V. che sull'altopiano arrivavano di ora in ora nuovi reparti repubblicani, trasferiti dal fronte dello Jarama e dalle riserve dislocate a Madrid (37). Gli sarebbe occorsa una maggiore fiducia nei propri uomini e più audacia - qualità che Nuvoloni non dimostrò - per lanciare i battaglioni nella notte.

Pur sapendo che ogni indugio andava a favore del nemico, Nuvoloni fu trattenuto dal timore di possibili agguati provenienti dai profondi boschi a lato della "carretera de Francia", mentre in realtà i boschi erano sguarniti. L'occasione fu perduta.

Poco prima dell'alba del 10, l'XI Brigata Internazionale riuscì a completare lo schieramento entro il bosco di Trijueque dei battaglioni **Commune de Paris**, **Edgar André** e **Thaelmann**. Il primo si piazzò davanti all'abitato di Trijueque, ai due lati della "carretera de Francia", all'altezza del Km 82, e gli altri si trincerarono nel bosco laterale. Sul far del giorno, cominciarono ad affluire anche i battaglioni della XII Brigata Internazionale con due gruppi d'artiglieria. Intorno alle 4 del 10 marzo, autocarri provenienti da Madrid scaricarono a Torrija anche il battaglione **Garibaldi** temporaneamente comandato dal comunista Ilio Barontini, in assenza di Randolph Pacciardi impegnato a Parigi in una riunione politica dei capi dell'antifascismo italiano (38).

Nella medesima notte, la colonna legionaria di sinistra aveva invece lanciato in avanti due battaglioni del **Raggruppamento XXIII Marzo** comandato dall'energico console Francisci. Mille legionari erano avanzati fra le tenebre più fitte, lungo una tortuosa e malagevole carrareccia costeggiante il Rio Tajuña, irrompendo di sorpresa in Brihuega e catturando magazzini stracolmi di viveri e munizioni, due cannoni, 130 soldati, 5 ufficiali ed il maggiore, comandante la guarnigione (39).

Nella mattina successiva, riparata l'interruzione che sulla strada di Almadrones aveva bloccato la colonna motorizzata di sinistra della III Divisione, due battaglioni del IX Gruppo Banderas del console Bulgarelli scavalcarono i battaglioni di Francisci attestati in Brihuega, ed imboccarono la strada per Torrija.

La carreggiabile Brihuega Torrija, appena fuori dell'abitato, si inerpica ancor oggi sui fianchi scoscesi della

33) Le informazioni sull'azione di comando e sulle operazioni del C.T.V. del presente capitolo, sono attinte in larga parte dalle relazioni del generale Coppi ("La 2ª Divisione Volontari Fiamme Nere alla battaglia di Guadalajara" MAE, Spagna, Fdg. B. 11) e del console Pittau ("Relazione del console Pittau sulla battaglia di Guadalajara", MAE, Spagna, Fdg. B. 11) e dal fascicolo "Guadalajara" (ACS, Segreteria particolare del Duce, B.72) da qui in avanti citati rispettivamente come "Relazione Coppi", "Relazione Pittau" e "Azione Guadalajara". Le altre fonti d'informazione saranno di volta in volta espressamente indicate.

34) G. Calandrone, op. cit. pag. 101 - A. Castells, op. cit. pag. 183.

35) O. Conforti, op. cit. pag. 87.

36) "Relazione Coppi", pag. 9.

37) Secondo la testimonianza del generale Coppi, in quel momento lo S. M. del C.T.V. era costituito da ufficiali di provata capacità e competenza, per naturale tendenza portati a concezioni strategiche ardite e brillanti. Tendenza esaltata dal successo di Málaga. Sorprende quindi che, assente Roatta dal Comando, questi ufficiali abbiano tollerato la prudentissima sosta notturna del generale Nuvoloni (n.d.A.).

38) G. Calandrone, op. cit. pag. 152 - A. Castells, op. cit. pag. 183.

39) ACS, "Azione Guadalajara", pag. 20 - Renzo Lodoli, "I Legionari", Edizioni del Borghese, Milano 1970.

conca di Brihuega raggiungendo in breve gli orli della piatta "meseta", donde - attraversati due chilometri di un aperto pianoro, brullo e senza ripari - s'inoltra nell'area ove era il folto bosco di Brihuega.

Appena sbucata sul pianoro, la colonna Bulgarelli fu investita da un violentissimo fuoco di carri armati, mitragliatrici e cannoncini appostati nel bosco. L'agguato era stato preparato poche ore prima dalla XII Brigata Internazionale, comprendente il battaglione **Garibaldi**. Sotto un uragano di proiettili, i legionari di Bulgarelli balzarono dagli autocarri, riorganizzandosi per un contrattacco, che però dovette presto essere sospeso a causa delle gravi perdite.

Nel frattempo, la colonna di destra della III Divisione aveva attaccato con i carri lanciafiamme sulla strada di Francia, distruggendo il battaglione **Commune de Paris** e costringendo il resto della IX Brigata Internazionale a ripiegare, nonostante l'intervento della 50ª Brigata mista spagnola.

Per l'intera giornata si era combattuto con particolare ferocia. I contrattacchi si erano alternati accanitissimi, ed alla fine la III Divisione aveva prevalso, guadagnando faticosamente un altro chilometro.

In questi scontri, che avevano segnato la fine della rapida avanzata delle colonne motorizzate del C.T.V., i legionari non avevano potuto avere nessun aiuto dall'Aviazione Legionaria, irrimediabilmente inchiodata dal maltempo sulle lontane basi oltre le Sierras. L'aviazione repubblicana era invece intervenuta, seppure con risultati di controversa efficacia, nonostante le ottimistiche affermazioni dei suoi piloti. I bollettini del C.T.V., del 10 Marzo, non menzionano neppure gli attacchi condotti dai "Chatos" della squadriglia Lacalle e da quattro "Mosca" decollati da Alcalá de Henares, i quali, secondo i repubblicani, avrebbero seminato strage (40).

Con lo scontro nel bosco di Brihuega, la sorpresa strategica del C.T.V. era definitivamente sfumata. Ora il successo dell'offensiva era legato all'attacco delle truppe di Franco sullo Jarama. Sempre fidando nella promessa di Franco, il comando del C.T.V. dispose per l'indomani, 11 marzo, di forzare il passo attaccando sia a cavallo della "carretera de Francia" sia all'interno del bosco con truppe appiedate, precedute da carri leggeri ed appoggiate dal fuoco dell'artiglieria.

Durante la notte, la II Divisione del generale Coppi fu portata in linea per rilevare dal gruppo Francisci le posizioni a difesa della piccola testa di ponte costituita oltre il Rio Tajuña, e per aiutare il Gruppo Bulgarelli a sbloccare la pessima situazione sulla strada Brihuega Torrija. Colà, forti reparti nemici appoggiati da carri russi si erano pericolosamente avvicinati all'orlo della conca di Brihuega, minacciando di piombare dall'alto sulle truppe legionarie del presidio e di aggirare l'ala sinistra del C.T.V..

Ad alcuni reparti della III Divisione fu affidato il compito di consolidare il possesso della strada Brihuega Utande, che incrocia la "carretera de Francia" al Km 83,5, al fine di realizzare il collegamento fra le colonne legionarie operanti ai due lati del bosco di Brihuega.

L'attacco previsto per le 7,30, venne rinviato alle 11,00 per dare riposo ai reparti della II Divisione, che avevano marciato l'intera notte per raggiungere le posizioni di partenza dell'azione.

L'azione sulla strada per Torrija fu arrestata intorno alle 13,30 dopo vani attacchi condotti dall'ormai esausto Gruppo Bulgarelli. Ma alla destra di Bulgarelli, il Gruppo Marino prese ed oltrepassò Palacio Ibarra, una vasta e bianca costruzione nel folto del bosco, a poche centinaia di metri dalla Brihuega Utande di cui il Gruppo Francisci aveva assunto il controllo, attestandosi oltre il Km 6.

All'insuccesso di Bulgarelli aveva parzialmente contribuito il mancato spezzonamento sul bosco di Brihuega di undici Savoia, i quali, arrivati sul fronte, avevano trovato gli obiettivi celati da dense nuvole, a pochi metri dal suolo.

L'aviazione repubblicana invece, favorita dalla vicinanza al fronte delle sue basi e dalle ottime piste di volo, approfittò di ogni schiarita, seppure di breve durata, per mettere a segno radi, ma fastidiosi attacchi a bassa quota sulla "carretera de Francia".

Nel pomeriggio, il generale Coppi aveva raggiunto le sue truppe sulla strada Brihuega Torrija, per cercare di sbloccare la situazione con un attacco generale del Gruppo Bulgarelli, rinforzato dal battaglione di riserva della II Divisione e da una compagnia di carri leggeri Ansaldo.

Il solito violentissimo e mortale fuoco dei T-26 e delle fanterie repubblicane annidate nel bosco aveva spezzato ancora una volta l'impeto delle "banderas" legionarie. Quattro carri Ansaldo erano stati messi fuori combattimento dai precisi tiri dei cannoncini da 45 mm dei carri russi.

Il contemporaneo attacco sulla "carretera de Francia" del X Gruppo Martini (III Divisione) era riuscito, seppure ad un costo elevato, a guadagnare l'ultimo successo territoriale del C.T.V., strappando agli internazionali altri cinque chilometri di strada ed il centro abitato di Trijueque.

Le truppe della III Divisione, prostrate dallo sforzo di più giorni di combattimenti, si erano però arrestate al

40) I bollettini del C.T.V. del 10 marzo, non menzionano neppure gli attacchi dei "Chatos" della squadriglia Lacalle e da quattro "Mosca" decollati da Alcalá de Henares, i quali, secondo i repubblicani, avrebbero seminato strage (cfr. MAE Spagna Fdg., ACS: "Azione Guadalajara").

Km 78 della carretera, dove, durante la notte, una violenta bufera di nevischio e grandine aveva reso arduo il loro riposo. A dire il vero il maltempo era stato imparziale sia con i legionari che con i repubblicani, ma questi ultimi erano in linea da appena ventiquattro ore, mentre i legionari stano attaccando da quattro giorni.

Dal suo posto di comando di Algora, Roatta ordinò che la giornata del 12 fosse dedicata al riposo ed alla riorganizzazione dei reparti, sperando che nel frattempo sortisse l'attesissima ripresa offensiva nazionalista sul fronte dello Jarama. Franco in persona gli aveva telefonato per garantirla immancabilmente "por la mañana".

A riprova delle sue leali intenzioni, il "Generalissimo" aveva annunciato la destituzione del comandante dell'armata dello Jarama, il suo vecchio amico Varela, e del comandante di Corpo d'Armata generale Orgaz, entrambi colpevoli di non avere dato corso alla concordata azione di alleggerimento (41).

Il persistente atteggiamento passivo dei nazionalisti aveva però gradualmente convinto il comandante in capo repubblicano, generale Miaja, che da questa parte non v'erano più da attendersi sorprese.

Miaja aveva perciò convocato Enrique Lister per la mattina dell'11, per affidargli il comando della più potente delle tre divisioni del IV Corpo d'Armata, in corso di costituzione a Guadalajara con il preciso scopo di passare alla controffensiva (42).

Per il IV Corpo, i repubblicani avevano radunato circa 35.000 uomini, appoggiati dalla formidabile brigata corazzata del generale Pavlov (Pablo) e da parecchi gruppi d'artiglieria. Il IV Corpo andava ad aggiungersi alle quattro brigate già in linea sul fronte di Guadalajara ed alle nuove unità tratte dal tranquillo fronte dello Jarama, formando un complesso di dieci brigate oltre ad un certo numero di battaglioni non indivisionati (43).

Nella notte fra l'11 ed il 12 marzo, Lister convocò a Torrija i comandanti delle unità ai suoi ordini per concentrare i dettagli delle operazioni per l'indomani.

La IX Brigata spagnola - rafforzata dai battaglioni **Thaelmann** (IX Brigata Internazionale) e **Pasionaria** (50^a Brigata spagnola), da un battaglione carri T-26 e da due batterie - doveva scavalcare la provatissima XI Brigata Internazionale, attaccando il Gruppo Martini attestato a Trijueque..

Per questa azione, il generale Shmushkevitch promise il concorso in massa di tutti gli aerei efficienti: 45 caccia, 11 bombardieri SB-2 e 15 assaltatori, dislocati sui campi prossimi al campo di battaglia. Altri velivoli, richiamati dalle più lontane basi aeree della Spagna centrale, avrebbero raggiunto la zona d'operazioni entro il giorno 13 (44).

Nel frattempo, il Comando generale del C.T.V. aveva completato un approfondito studio della situazione determinata dai combattimenti del giorno 11. Era chiaro che, nonostante l'impegno della II e III Divisione, non era stato conseguito lo sfondamento delle difese nemiche necessario a ridare libertà di movimento alle colonne motorizzate. I combattimenti ed il maltempo avevano stremato i legionari delle due divisioni, sicché non era opportuno insistere in attacchi, che ormai cozzavano contro il grosso del nemico (45).

Pertanto, alle ore 23,00 dell'11, il Comando ordinò alle due divisioni di rettificare le proprie posizioni, consolidando le linee raggiunte e migliorando i reciproci collegamenti (46). La testa di ponte di Brihuega, oltre il Rio Tajuña, doveva essere mantenuta perché fulcro del piano preparato dal Comando, per ridare slancio all'offensiva e per riconquistare l'iniziativa strategica, con manovre a largo raggio più congeniali ai mezzi ed alle attitudini del C.T.V.. Però il Comando del C.T.V. trascurò di allargare la testa di ponte oltre il Rio Tajuña occupando, come sarebbe stato logico, gli sguerniti crinali dell'Alcarruela da cui si poteva dominare Brihuega e la riva del Tajuña. Fu un grosso errore: infatti pochi giorni dopo la Brigata d'assalto del Campesino balzò da quelle alture, determinando la perdita di Brihuega.

Una colonna motorizzata doveva varcare il Rio Tajuña, piombare su Budia - 18 Km. a Sud Est di Brihuega - ed attestarvi per coprire il fianco sinistro della I Divisione **Dio lo Vuole!**, la quale stava nel frattempo concentrandosi a Brihuega per poi superare il Tajuña e seguirne il corso sino ad Armuna, 15 Km. A Sud Est di Guadalajara.

41) ACS, "Azione Guadalajara"

42) E. Lister, op. cit. pag. 127.

43) Secondo Enrique Lister le brigate inizialmente impegnate a Guadalajara furono dieci (E. Lister, op. cit., pag. 128.), successivamente entrarono in campo un reggimento di cavalleria, battaglioni non incorporati nelle brigate e l'intera brigata corazzata di Pavlov con ottanta carri T. 26 ed autoblindate. Ogni brigata aveva quattro battaglioni (2.000 fanti) ed un gruppo d'artiglieria (350 artiglieri). Il totale dei combattenti repubblicani fu quindi di circa 32.000/35.000 uomini.

44) E. Lister, op. cit. pag. 130

45) E. Faldella, op. cit. pag. 265.

46) MAE, Spagna, Fdg, "Relazione Coppi", pag.38.

La Divisione **Littorio**, sino ad allora tenuta di riserva nelle retrovie, doveva tenersi pronta a proiettarsi in avanti per sfruttare il successo (47).

Con questa manovra, il C.T.V. avrebbe aggirato sul fianco destro tutto lo schieramento repubblicano fra i rii Badiel e Tajuña, mentre la II e la III Divisione avrebbero inchiodato nel bosco di Brihuega le brigate internazionali.

La mossa era indubbiamente audace e capace di restituire l'iniziativa al C.T.V., ma per riuscire doveva essere attuata con celerità, prima che fosse completata la riunione del IV Corpo d'Armata repubblicano, costringendo Miaja a impiegare a spizzico le proprie forze per parare la botta. Qualora l'operazione non avesse avuto pieno successo, avrebbe comunque anticipato la controffensiva dei repubblicani, obbligandoli a difendersi in un settore dove erano abbastanza deboli. In ogni caso l'occupazione di terreno oltre il Tajuña avrebbe considerevolmente allargato il perimetro difensivo di Brihuega, mettendo lo schieramento italiano al riparo di improvvisi attacchi da quella direzione. Il piano del generale Roatta fu però categoricamente bocciato da Franco, che lo definì "pericoloso", insistendo affinché l'offensiva fosse proseguita fra i rii Badiel e Tajuña, ovvero nel settore Brihuega Trijueque, dove però la lotta stava prospettandosi sempre più aspra e costosa (48).

Nel mattino del 12 i repubblicani avevano per la prima volta sferrato potenti contrattacchi. L'XI Gruppo Banderas del console Liuzzi, appartenente alla III Divisione, era stato inquadrato da un preciso sbarramento d'artiglieria alla Casa del Cobo, ad Est di Trijueque. Poi i combattimenti si erano estesi a tutto il settore di Trijueque, dove le truppe di Lister, appoggiate anche da violenti attacchi aerei, avevano investito le posizioni del X Gruppo Martini. Sostenuti da trenta carri T-26, i repubblicani avevano costretto gli uomini di Martini a ripiegare.

Nel pomeriggio la pressione repubblicana si era accentuata. La compattezza delle "banderas" aveva cominciato ad incrinarsi sotto il concomitante urto dei carri e degli attacchi aerei. Cinque degli otto pezzi da 105 mm portati in posizione avanzata per la difesa anticarro erano stati abbandonati dai serventi. Un'altra batteria stava per seguire la stessa sorte, quando alcuni ufficiali e sottufficiali d'artiglieria erano tornati indietro, rimettendo in azione i pezzi.

Alla sera del 12, la situazione era comunque ristabilita. Ovunque il C.T.V. conservava le sue posizioni dopo avere respinto tutti gli attacchi, compreso l'ultimo lanciato attorno alla mezzanotte.

La crescente aggressività dei repubblicani non lasciava più dubbi circa la assoluta e improrogabile necessità del concorso delle truppe nazionaliste dello Jarama. Per sollecitarlo, il generale Roatta telegrafò a Franco: "(.....) io sono disposto a manovrare con le riserve (divisioni **Littorio** e **Dio lo Vuole!**) contro ingenti forze avversarie, mantenendo aliquota truppe tra Badiel e Tajuña. Ma per fare questo mi occorre avere sicurezza matematica che truppe spagnole fronte Jarama effettuino e proseguano a fondo loro offensiva, ormai facilitata dall'affluire riserve rosse verso di me" (49).

Ancora fidente nella parola di Franco, Roatta si preparò ad impegnare le sue due divisioni di riserva per "manovrare".

Alla sera del 12, Roatta poteva scegliere fra due ragionevoli alternative:

a) considerare conclusa l'offensiva, quindi rettificare e consolidare le posizioni raggiunte con le due divisioni di punta, sostenute a tergo dalle due divisioni di riserva.

b) insistere nell'offensiva, con una audace manovra a largo raggio delle sue riserve oltre il Rio Tajuña.

Fermamente convinto che l'esercito nazionalista sarebbe comunque intervenuto sul fronte dello Jarama, Roatta optò invece per una terza e poco promettente alternativa: insistere nell'azione nel ristretto fronte fra i rii Badiel e Tajuña, impegnandovi le riserve del C.T.V..

Alla mattina del 13, le divisioni di riserva vennero portate in linea. La **Littorio** diede il cambio alla III Divisione e la I Divisione sostituì le **Fiamme Nere** nel settore di Brihuega.

47) E. Faldella, op. cit. pag. 266.

48) ACS, "Azione Guadalajara" pagg.32, 33.

49) Ibidem, pag. 30.



Assaltatore Polikarpov R-5 "Rasante" (velocità 245 Km/h). A Guadalajara, poco contrastati dalla caccia legionaria, gli R-5 colpirono ripetutamente le colonne del C. T. V., riportando basse perdite. Situazione non più ripetutasi in seguito. (Archivio Patrick Laureau)

Il momento della "Gloriosa"

La dura giornata del 12 marzo era stata caratterizzata dalla massiccia e costante presenza dell'aviazione repubblicana (che nella Repubblica chiamavano "La Gloriosa") sul campo di battaglia e sulle immediate retrovie del C.T.V..

A partire dalle 8,30 del mattino, sette successive massicce incursioni - di cui cinque nel pomeriggio - avevano colpito le truppe in linea, le colonne in movimento, i reparti di rincalzo, i depositi ed i parchi di automezzi. Non un settore dell'angusto fronte era rimasto immune.

A Brihuega era saltato in aria un deposito di munizioni, bruciando come un fuoco d'artificio per l'intera notte. L'XI Gruppo del console Liuzzi fu disperso dagli aerei, mentre nella mattinata si apprestava ad un contrattacco. Lo stesso Liuzzi fu ucciso mentre, in piedi, sparava con un mitragliatore contro i velivoli attaccanti.

Un tenente del battaglione **Uragano** della III Divisione **Penne Nere**, scrisse ai familiari che il suo battaglione, prima di disgregarsi, era stato oggetto di due incursioni aeree da parte di una trentina di aerei per volta. I velivoli erano scesi mitragliando sino a venti metri dal suolo, mentre altri lanciavano spezzoni da quote superiori. In una sola delle due incursioni, il battaglione aveva avuto nove morti ed una ventina di feriti. Le ferite erano orribili perché i repubblicani avevano usato pallottole dum-dum (50).

Ad un certo momento si erano contati contemporaneamente in azione 96 velivoli repubblicani, in pattuglie di cinque o dieci, scaglionate a diverse quote. I bombardieri SB-2 si erano presentati sugli obiettivi in formazioni a cuneo, ad altezze comprese fra i 4.000 ed i 5.000 metri (51).

50) Testimonianza di un tenente della **Bandiera Uragano** (Lettera del tenente P. F. in ACS, Segreteria Particolare del Duce, 483/R, B.79, sottofascicolo 6).

51) Rapporto di un ufficiale di Stato Maggiore tedesco trasmesso al Ministero Aeronautica - Roma dal ten. col. Teucci, addetto aeronautico all'ambasciata italiana di Berlino. (MDA, OMS, Cart. 97/A)

Gli assaltatori Polikarpov R-5 ed R-Z avevano attaccato a bassa quota, ad intervalli di 50/100 metri uno dall'altro, ognuno sganciando prima quattro bombe da 50 Kg. sugli autocarri e sulle batterie, poi mitragliando le truppe con il potente armamento di bordo (gli R-5 avevano quattro mitragliatrici alari calibro 7,62 mm, inclinate verso il basso per il tiro al suolo, più una mitragliatrice dorsale di identico calibro manovrata dall'osservatore).

Negli attacchi del 12, gli aerei repubblicani spararono complessivamente 200.000 colpi e lanciarono 492 bombe. Ogni velivolo ritornò più volte in azione nel corso della giornata.

L'aviazione repubblicana vantò di avere causato perdite catastrofiche. In realtà le perdite causate dalle azioni aeree erano state sensibili, ma non molto gravi: poco più d'una trentina di morti e duecento feriti (52).

In rapporto alla valanga di fuoco, le perdite di materiali furono invece ridicolmente basse. Fu distrutta appena una dozzina di automezzi, incluso un paio di autovetture Fiat "Balilla", mentre non fu perduto nè un cannone nè un mezzo blindato (53).

Il generale Coppi riferì che, malgrado la giornata veramente infernale ed il continuo martellamento dell'aviazione e dell'artiglieria, il comportamento delle truppe era stato ottimo.

Era però inquietante la facilità con cui gli attacchi aerei avevano potuto svilupparsi praticamente incontrastati. Mancava la difesa contraerea mobile, con mitragliatrici piazzate su mezzi motorizzati al seguito delle colonne, inoltre le truppe legionarie non erano state addestrate ad utilizzare le proprie armi automatiche per la difesa dagli attacchi a bassa quota (54). Al contrario, le fanterie repubblicane, sapevano egregiamente difendersi dagli aerei a volo radente: anche con il semplice fuoco di fucileria (55).

La reazione contraerea delle divisioni italiane era stata minima l'unica batteria da 20 mm assegnata alle **Penne Nere** era riuscita ad abbattere un assaltatore, forse un R-5 - mentre appena nove caccia legionari erano intervenuti nel pomeriggio abbattendo quattro velivoli sopra Brihuega: una puntura di spillo per la massa degli incursori. Questo mentre a poco più di mezz'ora di volo dal campo di battaglia, il maltempo ed il fango tenace dei campi di Soria ed Almazàn avevano tenuto a terra altri cinquanta caccia Fiat.

Per l'intera giornata i comandanti delle squadriglie legionarie avevano provato un acuto senso di frustrazione, scrutando il cielo gonfio di pioggia, le nuvole basse sulla Sierra e le piste di volo ridotte ad un tenace insidiosissimo pantano fangoso.

Dal campo di Almazàn gli aerei del I Gruppo Caccia non potevano assolutamente decollare con il normale carico di carburante e munizioni. I nove CR.32, intervenuti nel cielo di Brihuega, erano invece partiti da Soria dopo ripetuti tentativi compiuti sotto l'incalzare di notizie dal fronte, dove le cose stavano mettendosi male causa la mancanza della caccia legionaria. Una temporanea schiarita aveva permesso il decollo dei caccia. Ma era stata una esperienza drammatica: il faticoso inizio della corsa di decollo con il personale di manovra a spingere i Fiat per le ali. Poi il motore al massimo. E via! Con la cloche alla pancia.

Superata la Sierra, i nove Fiat al comando del capitano Nobili virarono ad Ovest, raggiungendo il fronte dopo un mezz'ora. Fra i grandi cumuli di nubi che coprivano parzialmente il terreno, i piloti legionari intravidero gli aerei repubblicani giostrare accaniti sulle truppe del C.T.V..

I Fiat attaccarono per prima una pattuglia di sei "Papagayos" (56). Cinque dei grossi biplani russi riuscirono a sottrarsi al tiro dei Fiat rifugiandosi fra le nubi, ma il sesto cadde incendiato dalle raffiche di Nobili. Appena ricomposta la formazione, i Fiat avvistarono in rapida successione nove "Curtiss" diretti verso le proprie linee e, poco lontano, altri sei "Curtiss" in procinto di attaccare le truppe legionarie.

52) Nei giorni dal 10 al 14 marzo 1937, il C.T.V. ebbe 90 morti e 1500 feriti. Le perdite massime si ebbero nell'imboscata alla colonna Bulgarelli sulla strada Brihuega-Torrija e nei combattimenti dei giorni 11 e 12 attorno a Trijueque (ACS, "Azione Guadalajara").

53) Secondo il col. E. Faldella, gli attacchi aerei del 12 marzo distrussero meno di una dozzina di autocarri (E. Faldella, op. cit. pag. 268).

La cifra appare riduttiva, infatti risulta che, a tutto il 12 marzo, i reparti in linea avevano perduto 50 automezzi, inclusi i mezzi corazzati e gli automezzi distrutti dalle artiglierie, (MAE, Spagna, Fdg, B. 11, III stesura della relazione "Azione Guadalajara"). Comunque sia, lo scotto pagato agli attacchi aerei fu basso.

54) Rapporto di ufficiale di S. M. tedesco già citato (MDA, OMS, Cart. 97/A); "Relazione Coppi". R. Lodoli, "I Legionari", Edizioni il Borghese, milano 1970, pag. 50.

Al primo attacco aereo, Lodoli, allora tenente degli arditi della **Littorio** comprese che qualcosa avrebbe dovuto fare, senza però sapere cosa, quantunque fosse un veterano della guerra in Africa Orientale.

C. Rougeron, esperto francese di guerra aerea, rilevò che il C.T.V. aveva dimostrato a Guadalajara di essere carente nella difesa contraerea (C. Rougeron, "Les Enseignements aériens de la guerre d'Espagne", edit. Berger-Levrault, Paris 1939, pag. 128).

55) Testimonianza all'A. del Col. Armando Franco, Ferrara febbraio 1949.

56) "Papagayos" (Pappagalli) era denominati dai nazionalisti tutti i biplani d'assalto repubblicani: Polikarpov R-5 e R-Z, e Aero 101 cecoslovacchi entrati in linea alla fine del 1937. Gli stessi venivano anche designati C.3 o Britra dall'A. L. (n. d. a.).



Marzo 1937, Fiat CR.32 della 2^a Squadriglia, II Gruppo. Il 12 marzo cinque CR.32 della 2^a Sq., filtrati fra il tetto di basse nuvole e le cime de "La Sierra", raggiunsero il campo della battaglia di Guadalajara, abbattendo tre "Chato" repubblicani. (Aeronautica Militare Fototeca)

Come uccelli da preda, i nove Fiat arrivarono in picchiata a tergo della pattuglia più vicina sgranando raffiche dalle 12,7 mm.. Nobili centrò un "Curtiss" facendolo avvampare come un torcia. I sergenti De Pretis e Giorgi colpirono altri due "Curtiss", atterrandoli a cavallo delle linee (57).

Con il carburante ridotto agli sgoccioli dall'ultimo combattimento, i CR. furono obbligati ad interrompere la caccia ed a riprendere la via del ritorno.

A tarda sera, nove CR. del I Gruppo Caccia passarono dal piccolo e fangoso campo di Almazàn al non molto più asciutto, ma certamente più ampio campo di Soria. Comunque, pure a Soria la situazione non era delle migliori. L'unica striscia di terreno, poco più solida del fango, doveva servire per 13 bombardieri pesanti S.81, 32 caccia Fiat e 20 Ro.37.

Ad Almazàn rimanevano ancora 15 caccia CR.32 del I Gruppo, parte dei quali danneggiati in atterraggio sulla pista fangosa. Sempre il fango, aveva causato a Soria non pochi incidenti. Nonostante si fossero smontate le carenature delle ruote, gli aerei in atterraggio erano bloccati di scatto dalla tenacissima mota: il tutto con spaventose capottate. In genere i piloti se la cavavano con qualche contusione, ma ali superiori ed eliche si rompevano senza scampo.

La mattina del 13, una ennesima perturbazione aveva imperversato sulla Meseta del Nord e sulla Sierra

57) Diario Storico del XXIII Gruppo Caccia, MDA, OMS, Cart 64/B.

Guadarrama, ma gli aerei legionari si erano ugualmente levati in volo, sfidando le temibili raffiche di vento e le insidie delle piste. La caliginosa cortina torreggiante sulla Sierra era però rimasta impenetrabile ai loro tentativi di sbucare sull'altopiano dell'Alcarria, costringendoli a rientrare alla base.

Centotrenta chilometri a Sud Ovest di Soria, l'aviazione repubblicana aveva potuto approfittare delle migliori condizioni meteorologiche sull'altopiano dell'Alcarria, riprendendo gli attacchi sul C.T.V.. Due squadriglie di "Chato" erano arrivate sul fronte, discendendo sotto le nubi per mitragliare a volo radente le truppe della **Littorio**.

Infine, nel tardo pomeriggio, un forte vento spazzò le nubi dalle montagne anche sul versante di Soria, aprendo un varco a caccia e bombardieri legionari.

Per la prima volta dall'inizio dell'offensiva, l'Aviazione Legionaria arrivò in massa sul campo di battaglia, nel settore di Trijueque dove la III Divisione stava ripiegando. Sotto le ali protettrici dei caccia legionari, i gruppi Martini e Liuzzi si ritirarono in relativo buon ordine dietro al crocevia del Km.83,5, senza essere incalzate dalle truppe di Lister. Comunque, queste ultime erano state tenute a bada da ripetuti attacchi a bassa quota dei Ro.37, e si erano salvate da un bombardamento di sei Savoia grazie ad una temporanea copertura di basse nuvole arrivate al momento giusto.

I bombardieri legionari avevano perciò dirottato il loro carico esplosivo su Guadalajara, ma al ritorno erano stati intercettati da caccia repubblicani, il cui deciso, quanto inconcludente assalto era stato respinto senza problemi.

Per un inspiegabile equivoco del Comando del C.T.V., Trijueque era stata evacuata dalla III Divisione, proprio mentre stava per ricevere il cambio dalla riposata ed efficientissima Divisione **Littorio**. Quest'ultima venne allora schierata su una linea più arretrata, all'altezza del Km.81,5.

Nei tre giorni successivi le condizioni meteorologiche migliorarono quel tanto da permettere agli aerei legionari di valicare la Sierra. Le piste di Soria ed Almazàn continuavano però ad essere l'incubo dei piloti, con il solito calvario di scassate ad ogni azione. Tuttavia il ritmo delle missioni giornaliere dell'A.L. bastò a fornire all'aviazione repubblicana un saggio dell'aggressività dei caccia legionari.

Il 14, i Savoia eseguirono una incursione al mattino ed un'altra al pomeriggio lanciando migliaia di spezzoni sulle posizioni tenute dalle truppe di Lister fra Trijueque e Torrija. I sei Savoia in azione nel pomeriggio su Trijueque furono intercettati da sette "Chato" della squadriglia Lacalle. I caccia repubblicani attaccarono in picchiata, puntando sull'aereo all'estrema sinistra della formazione, ma furono accolti da una inusitata reazione di fuoco. Con loro sorpresa, i "Chato" si trovarono avviluppati da impressionanti filze di traccianti: come se le Safat 7,7 mm dei Savoia sparassero con una duplicata cadenza di tiro. Ma era semplicemente l'effetto di uno speciale caricamento dei nastri delle armi, con una tracciante ogni due colpi anziché ogni quattro. Il potere incendiario del munizionamento tracciante era comunque letale per i delicati serbatoi dei caccia russi. Infatti appena una raffica partita dall'S.81 di Simini infilò il "Chato" pilotato dal tenente Blanch, questo prese fuoco di colpo. Blanch - ex pilota di idrovolanti dell'Aeronautica Navale alla sua prima uscita con la squadriglia Lacalle - saltò dall'aereo in fiamme, ma il suo paracadute non si aprì.

Il 14 marzo, a corollario della rioccupazione di Trijueque, i battaglioni internazionali **Garibaldi** ed **André Marty**, appoggiati da mezzi corazzati russi, ripresero anche il Palacio de Ibarra.

L'appoggio dei T-26 armati di cannone fu determinante per vincere la dura resistenza del presidio costituito dalla "bandera" **Indomita**, comandata da un ex squadrista ferrarese, il seniore Alberto Montanari.

Il combattimento durò, accanito e mortale, sino oltre le cinque della sera. Quando i superstiti si arresero, nei diroccati edifici di Palacio de Ibarra giacevano numerose dozzine di cadaveri di valorosi a testimoniare - sono parole dello storico M. Aznar - il valore con cui i legionari avevano onorato il proprio orgoglio di combattenti.

Nella giornata del 14, i repubblicani, vincitori a Palacio de Ibarra, avevano avuto minore fortuna in cielo.

Un pattuglione di quindici "Chato" in missione di mitragliamento era stato audacemente affrontato da soli cinque Fiat della 1ª Squadriglia al comando del capitano Viola, cui, poco dopo, s'erano aggiunti altri cinque Fiat della 5ª Squadriglia, animando una mischia conclusasi con l'abbattimento di quattro "Chato": due colpiti dal capitano Francois e gli altri dai sergenti Corona e Cesare.

Prima che il giorno finisse, i repubblicani avevano perso altri cinque aerei in combattimenti, nei quali erano stati coinvolti anche i piloti mercenari americani Dahl e Tinker. Quest'ultimo rivendicò la distruzione di un CR.32, sebbene neppure un caccia legionario sia stato perduto il 14.

Il sergente Galladini era stato ferito ad un braccio da una pallottola esplosiva ed alcuni Fiat erano rientrati con fori di proiettili: un lieve prezzo a fronte delle perdite inflitte.

Anche nei combattimenti del 15 marzo, il I Gruppo Caccia ebbe migliore fortuna del II Gruppo. Una pattuglia di quattro CR.32 sorprese sei "Chato" a quota inferiore, abbattendone due. Uno colpito dal sottotenente Luigi Monti e l'altro dal sergente Guerci (Guelfi). Però i biplani russi si erano difesi molto bene. "Questi dannati apparecchi sono mobilissimi" - scrisse Monti, quella sera, nel suo diario - "non fanno in tempo ad accennare la virata, che già (ti) sono contro di muso e sparano". Ferito ad una mano, il sergente Guerci aveva dovuto fare un atterraggio alquanto duro entro le proprie linee, danneggiando l'aereo.

La situazione meteorologica non si era ancora stabilizzata. Il sole brillava a tratti, facendo capolino fra le basse

nuvole spinte da freddi venti atlantici. Seppure non ideali, le condizioni del tempo permisero due giorni di piena attività ai bombardieri del Gruppo Marelli.

Il 15, gli S.81 ed i Ro.37 pestarono i dintorni di Palacio de Ibarra e le batterie appostate nel bosco di Brihuega con 21 tonnellate di bombe e spezzoni.

All'indomani sul fronte furono lanciate altre 18 tonnellate, prevalentemente sui concentramenti di truppe repubblicane attorno a Palacio de Ibarra. Il bombardamento dei Savoia, nel pomeriggio del 16, impressionò il tenente Renzo Lodoli, che lo vide dalle vicine postazioni di mitragliatrici della **Littorio**: “ (....) subito dopo avere sganciato i trimotori disegnarono un'ampia curva e quando già erano lontani, dalle posizioni dei legionari si sentì arrivare come il rumore di cento treni (....) l'aria si aprì. Uno schianto e la terra tremò, mentre la collina di fronte scompariva nel fumo”.

La caccia rossa, sopraggiunta subito dopo, si azzuffò con i Fiat della scorta. Una trentina di caccia si batterono offrendo uno spettacolo affascinante e terribile, magistralmente rievocato da Lodoli: “Ogni tanto una striscia nera segnava l'azzurro, un apparecchio scendeva a picco (....) Una colonna di fumo scuro frangiato di rosso s'accendeva dietro una quota. Ne venne giù volteggiando uno (....) a mezz'aria s'accese, continuò a scendere, poi un'ala si staccò, poi l'altra “ (58).

Al combattimento aereo parteciparono da una parte 10 Fiat della 4ª Squadriglia del I Gruppo guidati dal maggiore Casero, e dall'altra 14 “Chato” ed 8 “Mosca”.

Ai comandi dei moderni I-16 (Mosca) sedevano solo piloti russi, mentre sui biplani I-15 (Chato) vi erano russi, spagnoli e mercenari americani.

Quantunque numericamente superiori, i repubblicani ricevettero una secca batosta, perdendo quattro caccia: due abbattuti dal S. Ten. Aurili (Banchero), uno dal serg. Guarneri ed uno da tre piloti in collaborazione: Magg. Casero, S. Ten. Cottarelli e serg. Grillo (Giri).

Il mercenario americano Albert Baumler si attribuì l'abbattimento di un CR.32 in collaborazione con il russo A. N. Zeitsoff, ma il 16, nessun caccia Fiat fu perduto in azione.

Il prolungarsi del combattimento aveva però causato ai caccia legionari un sovraconsumo di carburante. Nel volo di ritorno i sergenti Cottarelli e Guarneri, rimasti a corto di benzina, preferirono cercarsi un atterraggio di fortuna a Sud delle Sierras, piuttosto che rischiare di valicarle con ridotta autonomia.

Il 16 marzo, pure i Ro.37 bis avevano accuratamente bersagliato le posizioni degli internazionali intorno a Palacio de Ibarra, con bombe e scariche di mitragliatrici. Nel pomeriggio, il sergente Labanti stava mitragliando con il suo Ro.37 un trincerone situato in una radura accanto al Palacio de Ibarra, quando vide sventolare da terra una grande bandiera col tricolore italiano. Labanti ebbe un attimo di perplessità, prima di intuire che era un trucco. Uno dei tanti messi in atto dagli antifascisti del battaglione **Garibaldi** per confondere le idee ai connazionali in divisa legionaria (59). Labanti resistette quindi alla tentazione di abbassarsi per meglio vedere; tanto più che i repubblicani notoriamente eccellevano nel tiro contraereo con armi leggere. Nello stesso giorno un Ro.37 a bassa quota fu abbattuto dalle mitragliatrici degli internazionali, ma la contraerea legionaria pareggiò immediatamente il conto abbattendo un biplano d'assalto russo.

La favorevole situazione meteorologica del 16, diede all'Aviazione Legionaria l'opportunità di mostrare le sue eccellenti capacità, sia con pesanti bombardamenti sulle truppe nemiche, sia crociere della caccia che ne ridussero l'attività aerea, il tutto con apprezzabili effetti sul morale delle truppe legionarie (60).

I bimotori sovietici SB-2, che sino ad allora si erano visti solo sul fronte, il giorno 16 spostarono il tiro sulle lontane retrovie del C.T.V., attaccando la stazione ed i depositi di Sigüenza.

Le condizioni meteorologiche peggiorarono repentinamente il 17, quando tutti gli aerei già partiti da Soria ed Almazàn furono costretti a rientrare ai campi. Le ricognizioni aeree dovettero essere sospese proprio nel momento in cui l'esercito repubblicano stava preparando una grande controffensiva.

58) R. Lodoli, op. cit. pag. 66.

59) Lettera all'A. del geom. Dante Labanti (Arch. dell'A.). Espedienti simili furono spesso impiegati dal **Battaglione Garibaldi** durante la battaglia di Guadalajara (O. Conforti op. cit. pagg. varie) e (Renzo Lodoli, op. cit. pagg. Varie).

60) Notiziario OMS - Comando Aviazione Legionaria - telegramma N° 51 del 16/3/1937 (MAE, Spagna, Fdg, B. 97).



Base di Almazàn, marzo 1937, aviatori legionari attendono sotto il nevischio, che una schiarita permetta ai Fiat CR.32 di decollare verso il fronte di Guadalajara.
(Aeronautica Militare Fototeca)

La controffensiva repubblicana

L'entrata in linea delle divisioni **Littorio** e **Dio lo Vuole!** aveva praticamente coinciso con la sospensione di ogni azione offensiva del C.T.V. in direzione di Guadalajara. Decisione ratificata dallo stesso Mussolini, cui Roatta aveva indirizzato un lungo telegramma per illustrare un radicale cambiamento dei piani. Abbandonata l'idea di una travolgente marcia sino ad Alcalà de Henares, il C.T.V. avrebbe effettuato una diversione oltre il Tajuña, più per precedere l'atteso contrattacco avversario che per sviluppare un nuovo tema offensivo.

Mussolini aveva realisticamente accettato il fallimento della sorpresa strategica. "Considero soddisfacente il successo tattico sono parole del Duce - e attribuisco esclusivamente al mancato e doveroso appoggio (nazionalista) il non avvenuto sfruttamento del successo iniziale. Parola d'ordine riordinarsi per attaccare...." (61).

L'evidente mancanza di impegno del Comando Spagnolo nell'appoggiare ulteriori sforzi del C.T.V. con concrete azioni sul fronte dello Jarama, non lasciava altra scelta.

Confortato dal telegramma di Mussolini, Roatta si incontrò con Franco il mattino del 15 ad Arcos de Jalón, presso il Comando del C.T.V..

Ad uno stranamente silenzioso Franco, Roatta spiegò perché il comando del C.T.V. riteneva inutile ogni ulteriore sforzo per conseguire la soluzione della guerra nella regione di Madrid. "Le operazioni in corso dovevano essere sospese per preparare un'offensiva in altro settore, preferibilmente al Nord. " Colà le truppe legionarie avrebbero potuto agire dopo un conveniente periodo di riposo e riorganizzazione.

61) ACS, "Azione Guadalajara", pagg. 37, 38.

Mano mano l'esposizione di Roatta procedeva, l'espressione di Franco diveniva più ostile. Ma il comandante del C.T.V. era quasi sicuro che alla fine Franco avrebbe approvato il suo piano, anche perché non si poteva dire che truppe nazionaliste avessero fatto molto per contribuire al successo. Quando Franco prese la parola, Roatta si sentì gelare.

Categorico e risoluto, Franco chiese che le operazioni in corso proseguissero. Il C.T.V. doveva continuare a combattere dov'era: ritirarsi significava ammettere di essere stati sconfitti (62).

Roatta replicò che le sue truppe non avevano più possibilità di portare a termine un'azione decisiva nella regione di Madrid. "Il nemico era troppo forte e le truppe nazionaliste sullo Jarama, non sembravano ancora in grado di entrare in azione. Era da escludere si potesse ancora pensare ad un'offensiva". Pertanto egli chiese l'autorizzazione a ritirare dal fronte le sue divisioni, che non voleva dissanguare su posizioni intenibili, anche perché mancava la possibilità di rimpiazzare le perdite con nuovi complementi.

Franco sapeva bene che Mussolini non aveva inviato in Spagna truppe italiane per fare la guerra di trincea, tuttavia mantenne il suo divieto ad effettuare l'arretramento. Senza il suo assenso, le divisioni italiane erano obbligate a rimanere sulle loro posizioni, per la semplice ragione che non sarebbero state inviate truppe spagnole a guarnire una linea arretrata.

Schiacciato dalla dialettica di Franco, Roatta abbandonò la conferenza infuriato. Ma nel pomeriggio gli sottopose per iscritto due alternative: o ritirare il C.T.V. per la nuova offensiva in altro settore - come desiderava il Duce - oppure perseverare sul fronte di Guadalajara. La seconda alternativa era chiaramente un espediente, che Roatta sperava sarebbe stata rifiutata da Franco perché l'avrebbe portato a condividere le responsabilità di un eventuale insuccesso italiano. Ma evidentemente Roatta non conosceva l'uomo.

Il generalissimo lasciò tranquillamente senza risposta la missiva di Roatta. Due giorni dopo informò il preoccupatissimo ambasciatore italiano in Spagna, Cantalupo, che egli stava consultando i suoi comandanti per decidere la risposta da dare a Roatta (63). Ma intanto si era già al 17 di marzo, ed i repubblicani erano pronti alla controffensiva.

Il fronte sembrava abbastanza tranquillo, eccetto alcune preoccupanti puntate esplorative degli internazionali sul fianco sinistro del C.T.V., nel tratto del corso del Tajuña fra Brihuega e Masegoso.

La II divisione **Fiamme Nere**, ritirata dal combattimento, era stata schierata sulla "seconda posizione", ovvero su una linea arretrata, in allestimento a circa 15 chilometri dietro il fronte.

Dopo la perdita di Palacio Ibarra, il C.T.V. teneva il fronte, con la **Littorio** - appoggiata fra Valdearenas, il Km.81,5 della "carretera de Francia" e la Casa de Titado, sulla strada Brihuega Utande - e con la I Divisione **Dio lo Vuole!**, spiegata dalla Casa de Titado sino a Brihuega, con l'ala sinistra ancora abbarbicata alle insicure posizioni ereditate dalla II Divisione, proprio sull'orlo della conca di Brihuega.

L'ala sinistra del C.T.V. era tenuta dal IV Gruppo Pittau, elementi del quale occupavano la piccola testa di ponte oltre il Tajuña: posizione che era la più esposta di tutto lo schieramento legionario, in quanto dominata dai crinali dell'Alcarruela e del Monte Major, quest'ultimo già occupato dai repubblicani.

Le posizioni della **Dio lo Vuole!** erano proiettate in avanti come se la divisione fosse in procinto di attaccare, mentre in realtà non lo era affatto, anche perché il comando del C.T.V. non aveva ancora deciso se attuare o no la prevista mossa offensiva oltre il Tajuña.

Quantunque la sua divisione occupasse posizioni difficili da difendere, il generale Rossi non aveva preso alcun serio provvedimento per migliorare lo schieramento. Quattro giorni dopo avere assunto il comando del settore, Rossi non aveva ancora ordinato al II Gruppo Salvi, tenuto di riserva sulla quota 1027 dominante Brihuega da oriente, di fortificare la strategica posizione (64).

Lo schieramento del C.T.V., ed in particolare la sua traballante ala sinistra appoggiata a Brihuega, rimaneva quindi insicuro ed esposto all'iniziativa avversaria.

La III Divisione **Penne Nere**, avviata a riposarsi e riorganizzarsi nelle retrovie - con 1480 uomini fuori combattimento fra morti, feriti e congelati - non era più efficiente come unità organica (65).

62) Il successo repubblicano nel combattimento d'arresto del 12 marzo a Trijueque, fu enfatizzato da molta stampa europea. Scriveva il quotidiano parigino "Ce Soir" del 13 marzo: "L'attacco è stato respinto (...) le divisioni italiane abbandonano parecchie centinaia di cadaveri (sic!). La fanteria italiana (...) ormai in piena rotta è stata inseguita da caccia repubblicani (...)". Il "Sunday Referee" incalzava: "Panico degli italiani. Terribile disfatta degli italiani".

Dopo l'iniziale insuccesso, Franco oppose ragioni di prestigio per respingere l'idea di un ripiegamento. Secondo lui sarebbe stato un fallimento tale da coinvolgere il prestigio del fascismo. Tre giorni dopo a Salamanca, Franco ribadì lo stesso concetto al generale Roatta mentre costui tentava di strappargli il consenso ad arretrare le sue divisioni su posizioni difendibili. (Saz e Tussel, op. cit. pag. 215 - ACS, "Azione Guadalajara" pag. 47).

63) R. Cantalupo, op. cit. pag. 193.

64) J. Coverdale, op. cit. pag. 226.

65) O. Conforti, op. cit.

Considerate le poco brillanti condizioni di freschezza delle truppe della II Divisione, non era pensabile una ripresa offensiva con due sole divisioni in piena efficienza. Eppure Roatta mantenne lo schieramento offensivo, in attesa giungesse da Franco la sospirata autorizzazione al ripiegamento del C.T.V.. La situazione era ancora invariata il 18 mattina, quando Roatta lasciò il suo Quartiere generale per incontrarsi a Salamanca con Franco.

Da ventiquattro ore vento e pioggia gelida flagellavano l'altopiano, sicché la radunata delle truppe del IV Corpo d'Armata repubblicano aveva potuto compiersi al coperto dai ricognitori legionari.

Cinquantadue battaglioni ed una sessantina di carri della I Brigata del generale Pavlov - raccolti sguarnendo il fronte dello Jarama ed impegnando tutte le riserve - erano pronti ad attaccare, appoggiati da tutti gli aerei russi efficienti e dai due superstiti Potez 54 della **Escuadra Malraux**.

Il piano di battaglia del IV Corpo d'Armata prevedeva l'annientamento sulle loro posizioni della **Littorio** e della **Dio lo Vuole!**. L'attacco principale era affidato alle divisioni di Mera e Lister - ciascuna di forza doppia delle equivalenti unità italiane - che con l'intera massa corazzata avrebbero dovuto effettuare lo sfondamento lungo tre direttrici. L'attacco si basava essenzialmente sulla sorpresa, sul numero e qualità delle truppe impiegate e sulla forza d'urto dei numerosi mezzi corazzati armati di cannone.

Era prevista un'azione diversiva all'estrema ala destra del C.T.V., oltre il Rio Badiel, dove la XII Divisione, comandata dal comunista bolognese Nino Nannetti, doveva neutralizzare la II Brigata nazionalista, da più giorni ferma a Padilla de Hita, in una posizione troppo arretrata per dare efficace copertura al fianco della **Littorio**.

Ma torniamo all'azione principale. Il fianco sinistro della I Divisione **Dio lo Vuole!** stava per essere attaccato sia da Ovest - dalla parte del bosco - che da Sud, in corrispondenza della testa di ponte sul Tajuña tenuta dal VI Gruppo. Le linee della **Littorio** lungo la strada Brihuega Utande, dovevano essere sfondate dalla sperimentata XI Brigata Internazionale.

Nel pomeriggio del 17, l'attacco diversivo contro l'ala destra del C.T.V. ebbe luogo, attirando a Valdearenas reparti della **Littorio** (66).

Il 18 mattina pioveva ancora, quando, a mezzogiorno, il compatto tetto di grigie nuvole si diradò lasciando riapparire l'azzurro del cielo. Alle 13,30, preceduta da un cupo e minaccioso rombo, un'ondata di 41 velivoli repubblicani comparve sopra Brihuega. Quindici bombardieri Tupolev SB-2 scortati da ventisei caccia rovesciarono 360 bombe sulla cittadina. I bersagli erano stati accuratamente scelti in base alle informazioni trasmesse da una radio clandestina operante alla periferia di Brihuega. Furono centrati il Comando del IV Gruppo e due depositi di munizioni. Fra l'altro saltò in aria un autocarro con quasi l'intera scorta delle preziose munizioni perforanti anticarro per le Breda 20 mm. I legionari ebbero circa 20 perdite fra morti e feriti. Subito dopo le batterie repubblicane appostate nel bosco di Brihuega ed oltre il corso del Tajuña aprirono un fuoco infernale, mirabilmente diretto dagli osservatori piazzati sul Monte Major e sull'Alcarruela.

Una seconda ondata di 45 assaltatori e caccia scese a mitragliare e spezzonare le posizioni legionarie nel preciso istante in cui la I Brigata corazzata di Pavlov iniziava ad avanzare parallelamente al Tajuña, cacciando un cuneo di fuoco fra le posizioni del I Gruppo del tenente colonnello Frezza e quelle del VI Gruppo. Quest'ultimo venne quasi contemporaneamente assalito pure dal lato del Tajuña, dove i suoi avamposti entro la testa di ponte oltre il rio furono subito schiacciati dalla 77ª Brigata d'Assalto del Campesino calata dall'Alcarruela.

Il ponte sul Tajuña cadde intatto nelle mani del Campesino, però ogni ulteriore progresso fu impedito per più di due ore da gruppi di legionari arroccati sull'opposta sponda, validamente appoggiati dal fuoco accelerato della batteria da 65/17 del capitano Tommaselli. Appostati sull'argine accanto al cimitero, i piccoli pezzi di Tommaselli continuarono impavidamente il fuoco sinché, uno alla volta, furono messi a tacere dal preciso tiro degli Schneider 155 mm repubblicani. Tre 65/17 furono sbalzati dalle esplosioni degli obici repubblicani giù dall'argine, Tommaselli ed un sottufficiale caddero colpiti a morte, tre capi pezzo e tredici artiglieri furono feriti, prima che i superstiti abbandonassero la posizione così accanitamente difesa, portando in salvo l'ultimo pezzo insieme alle munizioni rimaste (67).

Quasi alla stessa ora un carro armato russo uccise il colonnello Frezza insieme a tre dei suoi ufficiali. La morte del comandante del I Gruppo segnò l'inizio del ripiegamento dell'ala sinistra del C.T.V..

Nel frattempo il console Pittau stava cercando di formare una colonna con le "banderas" 630ª e 638ª per accorrere al bivio della Brihuega Utande con la Brihuega Torrija, dove la "bandera" **Aquila** era in procinto di sbandarsi sotto un violento attacco di fanterie e carri.

Il tentativo di Pittau era però abortito di fronte all'infernale muro di esplosioni eretto sulla strada dall'artiglieria appostata nel bosco.

Priva di rinforzi, la "bandera" **Aquila** dovette cedere lo strategico bivio al battaglione **Garibaldi**. Di conseguenza fu interrotta l'unica strada d'arroccamento fra la I Divisione e la **Littorio**, inoltre venne a mancare il

66) ACS, "Azione Guadalajara", pagg. 45, 46.

67) MAE, "Rapporto Pittau", pagg. 6, 7.

principale collegamento fra la I Divisione e le retrovie. Minacciati di accerchiamento e privi di comandante, i reparti del I Gruppo si ritirarono in disordine, abbandonando alcuni cannoni 65/17 e parecchie mitragliatrici.

Verso le 17, 30, nove carri T-26 attaccarono le due "banderas" di Pittau, già ritiratesi su una nuova posizione collegata alla sinistra della quota 1027, un rilievo 1 Km. a Nord Est di Brihuega tenuto dal II Gruppo del colonnello Salvi.

Lasciato senza ordini dal generale Rossi, il colonnello Salvi non aveva assunto iniziative controffensive, comunque teneva saldamente la fortissima posizione, potenziale caposaldo di una linea arretrata di difesa.

Ma il generale Rossi, ormai demoralizzato, si era preoccupato solo di mettere in salvo l'artiglieria. Per suo ordine, questa fu arretrata dieci chilometri alle spalle della "seconda posizione" presidiata dalle **Fiamme Nere** di Coppi, privando del sostegno del proprio fuoco di sbarramento i reparti che ancora combattevano intorno a Brihuega (68).

Alle 19,15, Rossi comunicò al Comando del C.T.V. che le sue truppe erano in "irreparabile ritirata".

La notizia gettò nella costernazione il Comando. Roatta non era ancora rientrato da Salamanca. Il capo di Stato Maggiore colonnello Faldella, consultatosi con il generale Bergonzoli comandante della **Littorio**, decise di ordinare il ripiegamento generale sebbene la **Littorio** avesse riportato nella giornata un considerevole successo, frustrando tutti gli attacchi e contrattaccando vittoriosamente.

Il battaglione tedesco **Thaelmann** della **XI Brigata Internazionale** era stato sbaragliato e quasi completamente distrutto da un travolgente contrattacco guidato dal generale Bergonzoli in persona, che aveva caricato alla testa dei reparti con la gagliardia di un giovane capitano.

Parecchi T-26 erano penetrati nelle linee della **Littorio**. I carri erano passati, ma non le fanterie repubblicane trattenute dal rabbioso fuoco delle armi leggere legionarie, proseguito anche quando i T-26 passavano sulle loro posizioni.

I 65/17 della **Littorio** avevano infine arrestato i carri, distruggendone alcuni già oltre le trincee della fanteria.

Il tenente Rosario Abate, un giovane universitario di religione ebraica, aveva rimorchiato uno dei propri pezzi sulle prime posizioni, accanto ai fanti, nel preciso momento in cui i T-26 stavano sfondando. Messo in batteria il pezzo, Abate distruggeva in rapida successione due degli attaccanti, ma rimaneva fulminato da una esplosiva proprio al termine del combattimento (69).

L'incombente minaccia di aggiramento sul fianco sinistro, provocata dal cedimento della I Divisione, obbligò la **Littorio** ad abbandonare le linee così brillantemente difese.

L'ordine di ripiegamento giunse alla **Littorio** ore dopo che le brigate repubblicane, duramente provate dal suo contrattacco, si erano ritirate rompendo il contatto. Il terreno davanti alle posizioni della divisione era coperto dai corpi degli uomini di Lister e dalle annerite carcasse di 6 carri russi distrutti.

Gli uomini di Bergonzoli avevano la netta sensazione di avere dominato la giornata. Di conseguenza l'ordine di abbandonare le posizioni suscitò incredulità e stupore. Quando, sul far dell'alba del 19, fu comunicato alla 10ª Bandera di spostarsi di 10 chilometri, il tenente Renzo Lodoli chiese: "Avanti?".

La ritirata della **Littorio** fu ordinatissima. Nulla fu lasciato al nemico. Nè un'arma, nè un equipaggiamento (70). Il IV Corpo repubblicano si limitò a seguire cautamente a distanza le truppe legionarie. Pure nel settore di

68) E. Faldella, op. cit. pag. 271 - MAE, "Rapporto Coppi", pag. 55.

Gli eventi che portarono il generale Rossi alla infelice decisione di ordinare l'arretramento di tutta la I Divisione ebbero il seguente sviluppo. Il III Gruppo del colonnello Mazza, schierato dalla I Divisione a presidio della linea di collegamento fra la **Littorio** ed il I Gruppo Frezza, poco dopo l'inizio delle controffensive repubblicane, cominciò a ritirarsi sotto l'attacco combinato dei battaglioni **Dombrowski** e **Garibaldi**, sostenuti da carri armati e da un potente ed accurato tiro d'artiglieria.

Poco prima delle 18,00, il generale Rossi, accortosi finalmente che Salvi resisteva, gli inviò l'ordine di tenere la quota 1027, collegandosi ai lati con i gruppi Mazza e Pittau.

Quando l'ordine pervenne a Salvi, il Gruppo Mazza si era già sbandato. Parte dei suoi reparti si era ritirata verso la **Littorio**, mentre un'altra parte si era addossata alla quota 1027, aprendo al centro della linea un ampio varco davanti alla XII Brigata Internazionale. Per fortuna del C.T.V., il comando del IV Corpo d'Armata repubblicano non intuì le possibilità offerte dal suo successo, lasciandosi cadere l'occasione di penetrare in profondità nel centro legionario e quindi di avvolgere sui fianchi le due divisioni italiane in linea.

Dopo l'entrata in Brihuega del Campesino, intorno alle 18,00, i combattimenti si erano lentamente spenti. La mancanza di una chiara visione della situazione aveva trattenuto il Comando del IV Corpo dal lanciare le truppe nel varco aperto dalla ritirata del Gruppo Mazza. Alla inattività del IV Corpo aveva sicuramente influito la stanchezza delle truppe e il sensibile pedaggio di vite e mezzi, riscosso dalla resistenza del C.T.V.. La brigata corazzata di Pavlov aveva perduto almeno otto carri solo sul fronte della **Littorio**, altri avevano guai meccanici e tutti dovevano sostare per rifornirsi di carburante e munizioni. Di conseguenza Salvi non fu più molestato nè per il resto della giornata e neppure nella mattina seguente. Ciò nondimeno Salvi si ritirò in ossequio agli ordini ricevuti.

(ricostruzione basata su: E. Faldella, op cit., "Relazione Coppi" e "Azione Guadalajara").

69) R. Lodoli, op. cit. pag.74.

70) "Armi e materiali perduti durante le ultime operazioni (8-24 marzo 1937) secondo dati assunti presso le varie unità il 15 aprile da un ufficiale del C.T.V." (MAE, Spagna, Fdg. B. 11, 3ª edizione del rapporto Guadalajara).



Il 19 marzo 1937, migliorate le condizioni meteo, i CR.32 legionari diedero una perfetta copertura aerea alle colonne del C.T.V. in ritirata da Guadalajara
(Aeronautica Militare Fototeca)

Brihuega i combattimenti si spensero lentamente, subito dopo la occupazione della cittadina, avvenuta intorno alle 6 pomeridiane.

La controffensiva repubblicana aveva colto l'Aviazione Legionaria ancora in crisi per la cattiva stagione ed i pessimi campi della caccia.

A partire dal 19, con la tardiva attivazione di un buon campo a Burgo de Osma, i reparti caccia furono nuovamente operativi, assicurando una buona copertura aerea alla ritirata della **Littorio** e della **Dio lo Vuole!**, mentre Ro.37 e S.81 attaccarono concentramenti di truppe e colonne repubblicane in marcia.

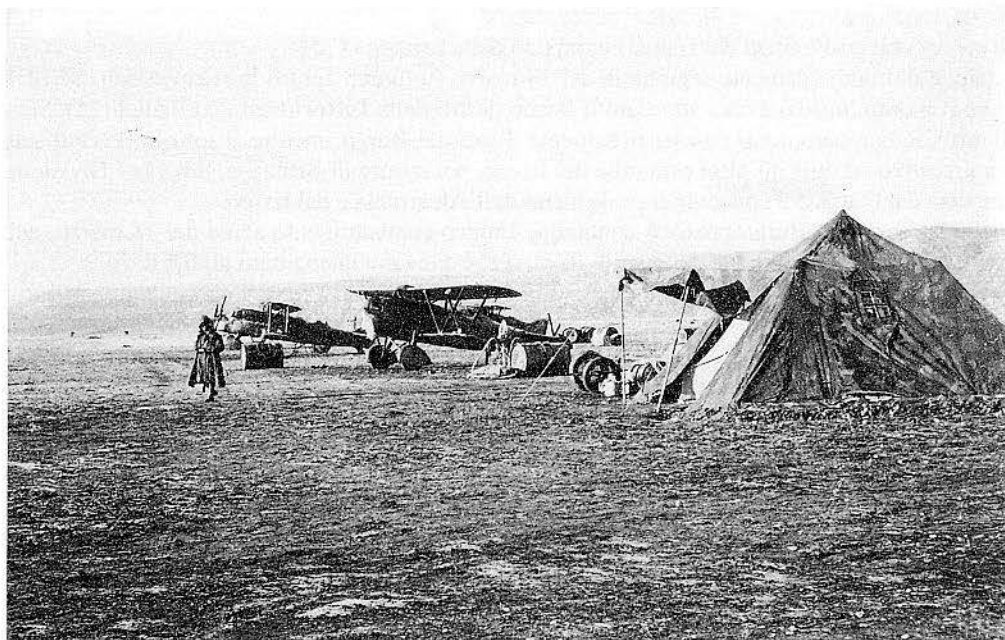
Nella sera del 19, la **Littorio** era già saldamente attestata sulla "seconda posizione" a fianco delle **Fiamme Nere**. La nuova linea passava innanzi ad Almadrones ed Alaminos, 15 Km davanti alle linee da cui undici giorni prima era partita l'offensiva del C.T.V..

Il 20, i repubblicani si riportarono a contatto del C.T.V., lanciando alcuni attacchi contro la **Littorio**. I controcarro legionari immobilizzarono due T-26 e ciò bastò a mettere fuori causa i provati reparti corazzati russi. Neppure l'ultima grande azione aerea in massa, scatenata dall'aviazione repubblicana nel pomeriggio, riuscì ad assicurare al IV Corpo la ripetizione di un colpo stile Brihuega.

Il 21 ed il 22, violenti attacchi repubblicani, condotti con 15 battaglioni freschi, furono nettamente stroncati, mandando a vuoto un tentativo di sfondare il settore delle **Fiamme Nere**. Dopo sedici giorni di combattimenti, i legionari si erano abituati ai carri armati. Al riparo delle trincee seguivano con calmo interesse i tiri controcarro delle batterie d'accompagnamento e della batteria da 20 mm, acclamando per ogni colpo a segno (71).

Nella tarda sera del 22, i repubblicani ritirarono i loro reparti d'assalto. la battaglia di Guadalajara era finita.

71) MAE, Spagna, Fdg. B. 11 "Relazione Coppi" pagg.77, 78.



Burgo de Osma, marzo 1937. Tenda del comando Caccia fra il pantano del campo.
(foto Collezione Ferdinando Pedriali)

Al mattino del 24 marzo, il tenente colonnello Santa Pau, comandante della I Brigata spagnola prese in consegna dal generale Coppi le posizioni presidiate dalla II Divisione, dando il via all'avvicendamento in linea dei reparti spagnoli con quelli italiani.

Alle 10,20 del 26, anche la **Littorio** consegnò le proprie intatte posizioni a truppe nazionaliste.

Gi ultimi combattimenti aerei e bilancio dell'attività della Aviazione legionaria

Quando, alle 18,30 del 18 marzo, la prima ondata di bombardieri repubblicani apparve sopra Brihuega, neppure un caccia legionario era in volo per difendere il C.T.V. Lo stesso accadde un'ora più tardi, quando una seconda ondata di velivoli ritornò sul settore e per un'altra mezz'ora condusse una micidiale giostra sulle malferme linee della II Divisione **Dio lo Vuole!**, incrinando notevolmente le loro capacità di resistenza.

In verità nove caccia Fiat erano arrivati sul fronte, ma la scarsa visibilità ed i grossi cumuli di nubi - che nel pomeriggio arrivarono sino a poche centinaia di metri dal suolo - impedirono loro di entrare in contatto con gli avversari.

La controffensiva repubblicana aveva colto l'Aviazione Legionaria ancora in crisi per la cattiva disposizione dei campi della caccia. Con molto ritardo, il pessimo campo di Almazàn era stato infine evacuato e, solo il 17 marzo, il generale Velardi fece iniziare il trasferimento di quattro squadriglie caccia dalla congestionata Soria, alla meglio ubicata e più solida pista di Burgo de Osma.

Permanevano, tuttavia, alcune gravi carenze nel settore delle comunicazioni, fra i comandi dell'A.L. e del C.T.V., che non furono mai eliminate durante tutta la battaglia (72).

Le linee telegrafiche civili fra Soria - sede dei reparti da ricognizione e bombardamento - e Arcos de Jalon - sede dei Comandi del C.T.V. - erano poche e di scarso rendimento (73). Non erano state stese linee militari sostitutive, quindi tutte le comunicazioni si svolgevano via radio, con non pochi inconvenienti. Mancava inoltre un diretto collegamento con i comandi delle divisioni in linea, sicché il Comando A.L. conosceva approssimativa-

72) MAE, Spagna, Fdg. B. 11 "Relazione del gen P. Pinna", aprile del 1937.

73) A. Nassaes, op. cit. pag. 165.

mente la situazione tattica, per cui le azioni aeree, non di rado sfasate rispetto alla reale situazione, venivano indirizzate contro obiettivi lontani dal centro nevralgico della battaglia (74).

L'unica azione di bombardamento legionaria del 18 marzo fu diretta contro le retrovie della XII Divisione di Nannetti, che il giorno innanzi aveva attaccato il fianco destro della **Littorio** sul Rio Badiel (75). Sei S.81 scortati da quattro CR bombardarono coscienziosamente Torre del Burgo, mentre il loro intervento sarebbe stato molto più tempestivo ed utile all'altra estremità del fronte, nel settore di Brihuega, dove la I Divisione stava per essere sommersa dagli attacchi concentrici provenienti dall'Alcarruela e dal bosco.

L'incursione su Torre del Burgo provocò comunque l'unico combattimento aereo del 18 marzo, nel corso del quale i Fiat di scorta abbatterono due dei dieci I-16 russi che avevano intercettato gli S.81.

A partire dal 19, quando l'esito della battaglia era ormai segnato, tutti i reparti caccia legionari furono in condizioni di operare sul fronte senza limitazioni, assicurando una buona copertura aerea alla ritirata della **Littorio** e della **Dio lo Vuole!**, mentre Ro.37 e S.81 attaccarono concentramenti di truppe e colonne in marcia. Ottimo successo ebbe lo spezzonamento di tre S.81 sulla strada Brihuega Torrija, dove una colonna di rincalzi repubblicani prese in pieno la scarica di 3.000 spezzoni riportando un centinaio di morti e feriti (76).

Nel giorno seguente, il I Gruppo **Cucaracha** ed elementi del II Gruppo impegnarono parecchi combattimenti con grosse formazioni avversarie che stavano attaccando le linee della **Littorio**, sperando di ripetere il successo del 18.

Nella mattinata sei CR.32 della 5ª Squadriglia abbatterono due SB-2 appartenenti ad una formazione reduce da un fruttuoso raid su Sigüenza. L'alta velocità dei "Katiuska" aveva lasciato ai caccia appena il tempo per una sola puntata. Ma il brevissimo contatto balistico era bastato al tenente Beretta per abbatterne uno prima che i bombardieri riuscissero a sfilarsi, mentre un secondo SB-2 incendiato, si disintegrava al suolo nel settore della **Littorio**.

Nel pomeriggio, una formazione di cinque S.81 e una quindicina di Fiat, di ritorno da un bombardamento su Brihuega volava ancora su territorio repubblicano, quando si era imbattuta in una quarantina di velivoli, comprendente assaltatori "Natacha" e tre squadriglie di angeli custodi dalle ali listate di rosso, scaglionate a differenti quote sopra i loro protetti.

Repentinamente si era accesa una confusa mischia, provocata dalla decisa puntata di una squadriglia di "Curtiss" sopra i bombardieri legionari. Il fuoco delle torrette dei Savoia aveva scompaginato la prima ondata degli assaltatori, ma una seconda squadriglia di "Curtiss" era calata di sorpresa su cinque CR.32 della squadriglia del capitano Nobili. Due dei Fiat erano stati colpiti a morte, mentre gli altri tre - benché danneggiati - si erano sottratti al peggio filandosela in picchiata.

Gli altri dieci Fiat avevano però contrattaccato abbattendo prima un "Natacha", indi due "Curtiss", tutti caduti in un settore tenuto dal C.T.V.

Il pilota di un "Curtiss" si salvò col paracadute mentre il suo aereo precipitava in fiamme nei pressi di Hontanares, accanto al Comando della II Divisione **Fiamme Nere**. Catturato dai legionari, risultò essere Miguel Garcia Granados - nome di battaglia: Manuel Gomez - mercenario sudamericano, capopattuglia nella squadriglia Lacalle. I due "Curtiss" furono abbattuti dal tenente Aurili e dal sergente Carini della 4ª Squadriglia. Gli abbattimenti dichiarati dalla caccia legionaria furono tutti confermati, nella sera del 18, dai rapporti degli osservatori in linea.

I tre Fiat danneggiati nelle prime fasi del combattimento riuscirono a superare le linee del C.T.V., atterrando fuori campo in territorio amico. I due Fiat abbattuti caddero, invece in zona repubblicana. Uno dei piloti, il sergente maggiore Scala, morì mentre l'altro pilota, sergente Gamba, si salvò, sottraendosi alla prigionia con una avventurosa marcia notturna di quasi venti chilometri.

L'abbattimento dei due Fiat fu rivendicato dai piloti americani Frank Tinker e Albert Baumler, appartenenti rispettivamente nelle squadriglie Lacalle e Kosakov (77).

Il 21 marzo, il tempo pessimo impedì ogni attività aerea, ma il giorno dopo - nonostante le discrete condizioni meteorologiche - l'aviazione governativa non intervenne sul campo di battaglia, mentre il IV Corpo d'Armata

74) MAE, Spagna, Fdg, B. 11: relazione del generale P. Pinna sulla missione in Spagna, aprile 1937.

75) La II Brigata nazionalista doveva salvaguardare l'estrema ala destra del C.T.V., tuttavia non era nemmeno riuscita a portarsi alla stessa altezza delle truppe legionarie.

Il 15 marzo, Roatta aveva diplomaticamente elogiato Franco per il comportamento della II brigata, ma in realtà si sentiva così poco sicuro da quella parte che, all'indomani mattina aveva inviato un reparto della **Littorio** ad occupare Valdearenas per proteggere il fianco destro del C.T.V. (n.d.A.).

76) A. Nassaës, op. cit. pag. 117. Il particolare è confermato dalle testimonianze all'autore del comandante Gildo Simini e del colonnello Castellani (Roma, ottobre 1982).



Battaglia di Guadalajara. Dal 19 marzo, la situazione atmosferica migliorò, permettendo agli S.81 di smorzare con intensi bombardamenti gli ultimi attacchi repubblicani. In questa fase, 112 tonnellate di esplosivo furono lanciate dai Savoia S.81 ed altre 11 tonnellate dai Ro.37. (Aeronautica Militare Ufficio Storico)

repubblicano lanciava il suo ultimo ed infruttuoso attacco contro la Divisione **Fiamme Nere**.

Nei giorni seguenti gli aerei repubblicani non si presentarono più sul fronte, neppure quando la sostituzione dei reparti della **Littorio** con i reparti spagnoli, offrì ghiotti bersagli su strade congestionate da uomini ed automezzi in movimento.

A scanso di sorprese, l'intera operazione di arroccamento dei reparti in linea fu protetta - con una media di quaranta missioni giornaliere - dalla caccia legionaria, ormai tutta concentrata sul campo di Burgo de Osma.

L'Aeronautica Militar trascurò questi obiettivi fortemente protetti, bombardando invece le città di Huesca e Zaragoza, dove le incursioni causarono numerose vittime fra la popolazione civile.

L'attività dell'Aviazione Legionaria nella battaglia di Guadalajara - sebbene carente nel momento cruciale soprattutto per la pessima scelta dei campi - era stata tutt'altro che trascurabile, specialmente nella fase finale.

I Savoia S.81 avevano lanciato 112 tonnellate di esplosivo, cui i Ro.37 avevano aggiunto altre 11 tonnellate, mentre i Fiat avevano inflitto al nemico la sicura perdita di dieci caccia e tre bombardieri. Inoltre un caccia ed un assaltatore russi erano stati abbattuti rispettivamente dagli S.81 e dalla contraerea del C.T.V.. Tutte cifre approssimate per difetto, in quanto è ignoto il numero - sicuramente non esiguo - degli aerei repubblicani sia caduti nel proprio territorio sia rientrati con danni irreparabili.

Per contro, cinque Fiat e cinque Ro.37 legionari erano stati perduti complessivamente sia in azione sia a causa di incidenti. Altri 8 caccia, più o meno danneggiati in combattimento e negli atterraggi sui pessimi campi, furo-

77) La ricostruzione dei combattimenti del 20 marzo si basa sui seguenti documenti: Diario Storico del I Gruppo Caccia (poi XVI Gruppo Caccia), MDA, OMS - "Azione Guadalajara", ACS
Promemoria Velardi del 25/3/1937 al Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, MDA, OMS, Cart.73 "Relazione Coppi", MAE, Spagna, Fdg. B. 11 Tinker's Log (riportato in American pilots in the Spanish Civil War, Allen Herr, Journal American Aviation Historical Society, Fall 1977).

no recuperati ed avviati alle officine riparazioni di Tablada Sevilla (78).

Le squadre riparazione dell'A.L. spinsero l'opera di recupero sino sulle prime linee. Il 18 marzo, nel pieno della controffensiva repubblicana, una squadra guidata personalmente dal maggiore ingegnere Nuvoli recuperò un CR.32 atterrato in una zona del settore della carretera de Francia già evacuata dai legionari della **Littorio**. Poi la squadra di Nuvoli si spostò nel settore di Brihuega, dove fu rintracciato un altro CR.32 con le ali superiori intatte, che furono smontate e caricate su un autocarro mentre la zona cominciava ad essere battuta dalle mitragliatrici della XII Brigata Internazionale.

Ogni volta che aveva avuto l'occasione di combattere, la caccia legionaria si era sempre indiscutibilmente imposta agli avversari, dimostrando quanto avrebbe potuto fare se non fosse stata penalizzata dalle esecrabili qualità e posizione dei suoi campi e dalla poco incisiva azione del Comando dell'A.L.. Fra l'altro, Velardi non aveva adeguatamente valutato le capacità d'intervento dell'aviazione avversaria, favorita dalla migliore disposizione dei campi.

Il generale di Squadra Aerea Pietro Pinna, inviato in Spagna ad indagare sulle cause dell'insuccesso di Guadalajara, riferì a Roma che "l'azione aerea, nonostante l'eroismo dimostrato dai piloti (....) non era stata a volte tempestiva" (79). Nel misurato linguaggio di Pinna, questo doveva essere il massimo della riprovazione, infatti egli quasi non mosse critiche al ben più censurabile Comando del C.T.V.

Comunque, in linea con le abitudini di Roma, l'epurazione dei comandanti che non avevano dato buona prova cominciò da quelli in sottordine.

I tenenti colonnelli Bonaga e Chiappini persero il comando dei Gruppi Ro.37 e **Cucaracha**. A Chiappini fu concesso di rimanere in Spagna come comandante della base di Soria, dove si trovava ancora quando da quel campo decollarono i Savoia S.79 legionari che presero parte al famoso bombardamento di Guernica.

Il generale Velardi rimase al vertice dell'A.L. sino a metà maggio, quando fu rilevato dal generale Bernasconi e rinvio in Italia. Nel gennaio 1938, fu inaspettatamente messo al Comando dell'A.L. delle Baleari, nonostante le ombre gettate da Guadalajara sul suo precedente operato.

Bilancio della battaglia

La ritirata degli italiani da Brihuega aveva suscitato una irrefrenabile esultanza in tutti gli spagnoli, senza distinzione fra repubblicani e nazionalisti.

Il generale Miaja aveva annunciato ai corrispondenti esteri la completa rotta degli italiani, precisando che le sue truppe erano trionfalmente avanzate per 32 chilometri rioccupando tutto il terreno preso inizialmente dagli italiani: i soldati di stagno di Mussolini non facevano più paura a nessuno.

Un alto ufficiale nazionalista aveva sentito l'irrefrenabile impulso di confidare ad un corrispondente del Dayly Telegraph che a Guadalajara gli italiani erano fuggiti in preda al panico.

L'ambasciatore italiano Cantalupo, riferì a Roma che nel Quartiere Generale di Franco, al naturale e vivo rincrescimento per il mancato accerchiamento della capitale, era purtroppo subentrato un senso di quasi assurda soddisfazione per l'insuccesso degli italiani. In una caserma di cavalleria, gli ufficiali nazionalisti avevano poco cavallerescamente brindato alla sconfitta dei legionari fascisti, mentre la borghesia si era associata al compiacimento dei militari per il ritorno sulle posizioni di partenza dei soldati italiani "che erano venuti a salvare la Spagna". L'ottuso nazionalismo dei ceti dirigenti male tollerava di essersi abbassato a chiedere aiuto a degli stranieri (80).

Anche il popolino partecipava a questi irrazionali umori. Nelle strade la ragazzaglia cantava sul popolare motivo di "Faccetta Nera" strofe irridenti il C.T.V. "(...) meno camiones y mas coyones" (81).

78) A Guadalajara l'Aviazione Legionaria rivendicò l'abbattimento di 23 "Curtiss" (Polikarpov I-15 "Chato"), 3 "Boeing" (Polikarpov I-16 "Rata"), 2 "Martin Bomber" (Tupolev SB-2 "Katiuska") ed 1 "Britra" (Polikarpov R-Z "Natacha"). Uno dei "Curtiss" fu abbattuto dagli S.81, tutti gli altri aerei furono colpiti dai Fiat. Per contro l'A.L. perse in combattimento 2 Fiat e tre Ro.37, mentre altri 8 caccia legionari - più o meno danneggiati, sia in combattimento sia negli atterraggi sui pessimi campi - furono recuperati ed avviati alle officine riparazioni di Tablada Sevilla (MDA OMS Cart. 64. B). Esiste anche una minuta manoscritta compilata dall'Ufficio Spagna del MAE alla fine del 1937, forse per una relazione mai inoltrata, con una dettagliata lista delle vittorie accertate dell'Aviazione Legionaria, e pure l'elenco delle perdite di aerei legionari e dei carri distrutti o catturati dal C.T.V. (MAE, Spagna, Fdg. B. 117). Non si notano discrepanze fra i dati della minuta, e quelli comunicati a caldo dall'A. L. e dal C.T.V. L'aviazione repubblicana ammise la perdita di solo due caccia I-15 "Chato" della squadriglia Lacalle (gli aerei del tenente Blanch e del mercenario sudamericano Garcia Granados) e la morte del giovane pilota russo Balkin, dopo il combattimento del 15 marzo sopra Palacio Ibarra. Tuttavia altri abbattimenti di aerei russi furono confermati dai già citati ritrovamenti di rottami entro le linee del C.T.V. e da osservatori a terra (n. d. A.).

79) MAE, Spagna, Fdg. B. 11, "Relazione P. Pinna, aprile 1937.

80) Cantalupo, op. cit. pag. 207.

81) P. Nuvoli, "Diario di Spagna" pag. 29.

Il generale Franco si era invece subito preoccupato di informare Mussolini, che secondo il suo Ufficio Informazioni, le forze che avevano battuto il C.T.V erano ad esso inferiori di circa il 25% o 30%. Naturalmente - aggiunse - la sua informazione aveva "il solo scopo di eliminare ogni ipotesi che qualcuno potesse formulare, di essere stata data alle forze italiane una missione sproporzionata ai loro mezzi" (82).

Franco asserì che i repubblicani avevano impegnato nell'attacco del 18 marzo non più di 11.000 uomini. Ma le divisioni **Littorio** e **Dio lo Vuole** erano state direttamente attaccate dai 18.000 uomini delle divisioni Lister e Mera (sette brigate più alcuni battaglioni) con sessanta carri ed una quarantina di cannoni - più moderni e di calibro maggiore di quelli del C.T.V - mentre altri 15.000 avevano attaccato il C.T.V sui fianchi, lungo il corso dei rii Badiel e Tajuña (83).

Più della metà delle truppe attaccanti era stata trasferita sul fronte di Guadalajara direttamente dallo Jarama, grazie all'inazione dell'armata nazionalista.

L'aviazione repubblicana aveva potuto fare massa contro il C.T.V, senza che dai campi di Castilla e León bombardieri nazionalisti tentassero una sola azione di alleggerimento. Fecero eccezione i tedeschi della Legione Condor, che colsero l'occasione per sperimentare i nuovi bombardieri veloci Heinkel 111-B1, appena giunti dalla Germania, nel corso di una incursione, eseguita il 9 marzo, sui campi di Barajas ed Alcalà de Henares (84).

Sugli avvenimenti della battaglia di Guadalajara si era intanto lanciata a testa bassa la stampa anglosassone, pronta a enfatizzare qualsiasi notizia diramata dalla efficientissima propaganda repubblicana. Il "News Chronicle" informò i suoi lettori che unità di marocchini era state inviate d'urgenza per arginare le divisioni italiane in fuga. Gli americani "New York Times" ed "Herald Tribune" scrissero che il 18 marzo gli aerei repubblicani avevano fatto strage dei legionari, uccidendone 1.000. Secondo il "Daily Express" la disfatta italiana aveva assunto dimensioni apocalittiche, con 7.000 legionari morti e parecchi cannoni catturati (85).

Ma nessuno notò che a Guadalajara i "vincitori" avevano avuto morti e feriti in quantità più che doppia di quella degli "sconfitti".

Il IV Corpo repubblicano aveva pagato il successo con circa 2.200 morti, 4.000 feriti e 363 prigionieri. Diciannove carri T-26 erano stati distrutti o catturati (86). Quindici aerei (11 caccia, 3 bombardieri ed un assaltatore) erano stati abbattuti, contro la perdita in combattimento di due Fiat e tre Ro.37 legionari.

Il C.T.V aveva avuto circa 650 morti, 1994 feriti e meno di 300 erano stati catturati. Le sue perdite in materiali erano state, tutto sommato, abbastanza limitate e comunque molto inferiori a quelle rivendicate dai repubblicani, nelle cui mani caddero intatti appena una dozzina di cannoni e modeste quantità di armi leggere. Perse inoltre 90 autoveicoli, comprese 5 autovetture "Balilla", e non centinaia come favoleggiato dai corrispondenti americani (87).

82) ACS, Segreteria Particolare del Duce, carteggio riservato, "Azione Guadalajara".

83) E. Lister, op. cit. pag. 128 - H. Thomas, op. cit. pag. 410. Un accurato calcolo dei soldati repubblicani trasferiti dallo Jarama a Guadalajara si trova in J. Coverdale, op. cit. pag. 231. e pure in "Azione Guadalajara".

84) Ramón Hidalgo Solarar, "La ayuda alemana a España 1936-1938", Editorial S. Martin, Madrid 1975, pag. 112.

85) Notizie stampa estera: compendio dell'Ufficio Spagna: MAE, Spagna, Fdg, B. 11.

86) Per i morti e feriti repubblicani nella battaglia di Guadalajara cfr. O. Conforti, op. cit. pag. 376. Anche H. Thomas è vicino alle cifre di Conforti, autore con simpatie repubblicane.

Il numero dei repubblicani catturati dal C.T.V. è menzionato nel telegramma n°819 del 25/3/37 inviato da Roatta all'Ufficio Spagna (citato da Saz e Tussel op. cit. pag. 191).

Circa le perdite repubblicane si ricorda che la **XI Brigata Internazionale** ebbe da sola 530 morti e quasi 930 feriti (O. Conforti, op. cit. pag. 376). Durante lo scontro a Palacio Ibarra, il battaglione **Garibaldi** riportò 30 morti e 100 feriti (Pietro Nenni, "Spagna", il Club dei Lettori, pag. 193). In una modesta azione diversiva contro il fianco destro della **Littorio**, il 17 marzo, la divisione di Nannetti lasciò sul terreno 150 morti (telegramma di Roatta all'Ufficio Spagna n°727/3132 C del 18/3/37, citato da Saz e Tussel). In termini di vite il successo difensivo controffensivo repubblicano fu una "vittoria di Pirro".

87) La battaglia di Guadalajara costò al C.T.V.: 25 cannoni fra catturati e distrutti, 85 mitragliatrici, 140 fucili mitragliatori, 822 fucili, 10 mortai d'assalto Brixia 45 mm, 2 mitragliere Breda 20 mm, 2 carri armati leggeri, oltre agli anzidetti 90 autoveicoli.

Dei 25 cannoni perduti, 15 appartenevano alla Divisione **Dio Lo Vuole!**, che ebbe tre 65/17 distrutti dal fuoco nemico, due 65/17 ed un 100/17 esplosi in azione ("Azione Guadalajara") III stesura (MAE, Fdg, B. 11).

Le tabelle delle perdite di uomini e materiali - contenute nella III stesura del rapporto "Azione Guadalajara" - sono da ritenersi esatte e definitive. Esse coincidono con la situazione perdite del C.T.V., aggiornata al 30/11/1937 (ACS, Segret. Particolare del Duce, Carteggio Riservato, B.71, Fascicolo N°3).

Il numero complessivo dei morti legionari è stato stimato dall'A. sommando ai morti accertati la differenza fra i 574 dati per dispersi ed i 300 legionari la cui cattura fu accertata in seguito, ma che inizialmente erano compresi fra i dispersi. La relazione del console Pittau (MAE, Spagna, Fdg, B. 11) precisa che il 18/3/37 tre pezzi da 65/17 furono distrutti dal fuoco di controbatteria. Dalla lettera di Luigi Barzini del 23/3/37 ("Azione Guadalajara", pag. 81) sappiamo che altri due pezzi da 65/17 scoppiarono in azione; inoltre un terzo pezzo da 65/17, appartenente questo alla II Divisione, esplose in azione, come risulta dalla tabella "perdite di materiali" della III stesura della relazione "Azione Guadalajara".

Le perdite nell'assalto a Brihuega e la batosta ricevuta dalla **Littorio** durante i combattimenti del 18 avevano prostrato i vincitori. Paghi di avere costretto il C.T.V ad arretrare, le provate truppe del "Campesino" si fermarono nella cittadina di Brihuega a festeggiare il successo ed a riposarsi, invece di inseguire i legionari in ritirata.

All'altro estremo del fronte, le brigate internazionali, battute sulla carretera de Francia dal furioso contrattacco della **Littorio**, impiegarono ventiquattro ore prima di accorgersi di avere vinto, ed altrettante per portarsi svolgiatamente a contatto con le nuove linee legionarie.

Anche la tartassata e male comandata I Divisione aveva ripiegato abbastanza ordinatamente, come dimostrato dal basso numero di prigionieri e dalla scarsa quantità complessiva di materiale catturato dagli avversari.

Un ufficiale dello Stato Maggiore della Wehrmacht, che aveva seguito l'intera battaglia con distaccato interesse professionale, riferì a Berlino che i legionari italiani avevano dato prova di innegabile coraggio sotto il fuoco nemico, e che il comportamento della divisione **Littorio** era stato "irreprensibile sotto tutti i punti di vista" (88).

Dopo la battaglia il C.T.V fu quasi interamente riorganizzato. Ad eccezione della **Littorio** rimasta quale era, le divisioni I e III furono sciolte e la II fu rimaneggiata.

L'insuccesso aveva tardivamente aperto gli occhi sui frettolosi criteri di arruolamento dei volontari, molti dei quali, chiaramente inidonei, furono congedati e rispediti in Italia. Fra il 16 aprile ed il 2 giugno 1937, i piroscafi **Gradisca**, **Liguria** ed **Aventino** riportarono in Italia 220 uomini del Regio Esercito e 3479 della M.V.S.N..

Molti di loro erano feriti ed inabili, ma il numero dei rimpatriati della M.V.S.N. avrebbero dovuto mettere il Duce sull'avviso circa la reale efficienza della fedelissima Milizia, il cui comandante generale - console Russo - fu benevolmente lasciato in carica da Mussolini sebbene fosse stato il principale responsabile degli affrettati ed indiscriminati arruolamenti (89).

I comandanti delle tre divisioni della Milizia, di cui il più censurabile era Rossi, furono rimossi e rimpatriati d'urgenza. Roatta cedette il comando del C.T.V al generale Bastico, che arrivò dall'Italia con un seguito di otto generali.

Il generale Bergonzoli mantenne il comando della **Littorio**, ricevendo gli elogi di Mussolini. Il generale Francisci fu premiato con la trasformazione in divisione del suo Gruppo **XXIII Marzo**. I migliori uomini delle disciolte divisioni della M.V.S.N. rimasero in Spagna per continuare a combattere con la nuova **XXIII Marzo** e la vecchia II Divisione **Fiamme Nere**: tutti nella speranza di riscattare Guadalajara.

E' fuori discussione che a Guadalajara, dopo quindici anni di marcie trionfali, al fascismo era toccato un primo insuccesso, non certo una disfatta. Più che sconfitti, i legionari erano usciti dalla battaglia feriti nell'orgoglio.

Era invece più che dubbia l'utilità di avere dato battaglia a Guadalajara. Pochi giorni dopo, Luigi Barzini senior, corrispondente in Spagna del "Popolo d'Italia", scrisse a Osvaldo Bastiani segretario particolare del Duce: "Non ho capito mai l'offensiva su Guadalajara, cioè sul grosso delle forze nemiche, quando si era cominciato così bene su Màlaga e i primi progetti consideravano operazioni rapidissime e impetuose su punti del fronte ai quali il nemico non potesse portare una parata tempestiva" (90).

Ma il C.T.V, a Guadalajara, un risultato l'aveva ottenuto, e determinante ai fini della guerra: impegnando e fiaccando le forze repubblicane nel momento della grave crisi dell'esercito nazionalista sullo Jarama. Per Franco ne era valsa la pena.

88) MDA, OMS, Cart. 97/A: rapporto di un ufficiale di Stato Maggiore tedesco, (cfr nota 63).

89) ACS, Segret. part. del Duce, cart. riserv. B.71. Il console generale Russo aveva garantito a Mussolini che i volontari partiti da Gaeta fra i mesi di dicembre '36 e febbraio '37 erano stati accuratamente selezionati. Egli stesso se ne era accertato avendoli personalmente ispezionati prima dell'imbarco.

90) MAE, Spagna, Fdg, B. 84.

PARTE QUINTA

Capitolo XIV

LA LUNGA BATTAGLIA PER IL NORD

Un'armata aerea italiana in Spagna - I bombardamenti aerei di Durango e Guernica - La schiacciante supremazia aerea legionaria L'Asso di Bastoni alla Battaglia della Granja - Caccia legionaria ovunque - Gli S. 79 contro la Jaime I; aerei repubblicani bombardano navi italiane e tedesche - L'emblematico raid del capitano Ferak - Bilbao: prima sconfitta dell'aviazione repubblicana - Ultimo atto a Bilbao.

Capitolo XV

BRUNETE

Per la salvezza del Nord - Le forze aeree nel giugno 1937 - La battaglia.

LA LUNGA BATTAGLIA PER IL NORD

Una armata aerea italiana in Spagna

All'inizio di marzo, mentre le prime difficoltà rallentavano la marcia del C.T.V. su Guadalajara, la Regia Aeronautica Italiana, su ordine del generale Valle sottosegretario all'Aeronautica, si era preparata ad ogni evenienza mettendo mano all'allestimento di un nuovo contingente aereo da inviare in Spagna.

La preveggenza di Valle era stata premiata quando, il 18 marzo, Mussolini aveva ordinato l'immediata ripresa delle spedizioni di materiale aeronautico (1).

A quella data, mentre la battaglia di Guadalajara stava volgendo a sfavore delle armi italiane, fu subito chiaro che i rapporti di forze in Spagna si sarebbero irrimediabilmente alterati a favore della Repubblica, a meno che l'Italia non avesse ripreso in grande stile le forniture belliche per bilanciare il massiccio afflusso di armi ed aerei che l'URSS continuava ad avviare senza soste ai porti mediterranei della Repubblica, nonostante l'impegno di sospenderli preso con il Comitato del Non Intervento (2).

La spedizione di materiale aeronautico approntata da Valle ebbe immediatamente corso, quantunque fra le alte sfere italiane serpeggiassero forti dubbi circa la convenienza di tenere la nazione militarmente impegnata in Spagna.

L'ambasciatore italiano a Salamanca, Roberto Cantalupo, suggerì di negoziare con Francia e Gran Bretagna un progressivo disimpegno dell'Italia dalla Spagna in cambio di adeguate contropartite politiche.

1) Il generale Roatta, visto lo sfavorevole andamento della battaglia di Guadalajara, tempestava Ciano di telegrammi per ottenere altri aerei: "Occorrono quanti più possibile apparecchi S.79 o B(R).20 e Ba.65. Dato che altresì, pur infliggendo nemico perdite assai superiori, perdiamo o abbiamo danneggiati alcuni apparecchi da caccia, sarebbe più utile studiare il modo inviare anche apparecchi CR.32. (Telegramma 717/3032 17-III-1937 Colli a U.S. ; riportato in Saz e Tussel op. cit. pag. 176). Colli era il nome di copertura di Roatta; U. S. era la sigla dell'Ufficio Spagna presso il Ministero Affari Esteri, tramite il quale Ciano gestiva tutte le attività per la Spagna (n. d. A.).

Alle insistenze di Ciano per ottenere l'autorizzazione a riprendere l'invio di aerei, il Duce rispose affermativamente con un telegramma dalla Libia ove si trovava per una visita ufficiale punteggiata da imponenti cerimonie. (ACS, Segret. part. del Duce, carteggio riserv. 483/R, B.7, Telegramma 18/3/1937 a Ciano, Roma).

2) Dalle ambasciate tedesca ed italiana ad Ankara giungevano numerosi rapporti relativi a cospicui transiti di materiale russo attraverso i Dardanelli (MAE, Spagna, Archivio Storico Diplomatico, B.10 e 11). Queste informazioni erano completate dalle notizie fornite dai servizi di informazione di Franco, i quali sembravano però propensi ad esagerare i quantitativi di aerei ed altri materiali forniti dai russi.

Lo Stato Maggiore dell'Aria nazionalista stimava che la Repubblica avesse ricevuto: 236 velivoli nel marzo 1937, 144 in aprile, 153 in maggio, 149 in giugno, di cui un totale di 247 forniti dai russi (MDA, OMS, Cart. 48, Fascicolo A: Estado Mayor de l'Aire, "Apparecchi entrati nella Spagna rossa").

Il generale Pariani, sottosegretario alla Guerra e stretto collaboratore di Mussolini, ancora un mese dopo la battaglia di Guadalajara, prospettava a Ciano l'ipotesi - alquanto tardiva e peregrina - " di mantenere una certa libertà di sganciamento dai nazionalisti" (3).

Le indecisioni dei suoi più stretti collaboratori, non turbarono però Mussolini, che - per considerazioni di prestigio politico e militare - rimase fermo nel proposito di appoggiare Franco sino alla vittoria.

Il conseguente arrivo in Spagna di nuovi aerei italiani, nella primavera del 1937, impedì all'aviazione repubblicana di accrescere e consolidare quel margine di superiorità manifestato nelle battaglie dello Jarama e di Guadalajara. Con i nuovi velivoli e piloti in arrivo dalla Russia, quel margine poteva divenire schiacciante e forse decisivo sull'esito finale della guerra.

La specializzazione dell'aviazione russa nel campo tattico avrebbe giocato un ruolo determinante in un conflitto dove i grossi obiettivi strategici erano alquanto scarsi. Attacchi aerei sulle truppe franchiste sul fronte e nelle immediate retrovie, avrebbero paralizzato i loro movimenti e tutta la logistica. Il vantaggio della maggiore professionalità dell'esercito nazionalista sarebbe stato di colpo annullato, come lo fu quello delle truppe tedesche - le più agguerrite del mondo - dalla spietata azione tattica delle aviazioni alleate nel 1944-45.

Fra l'aprile ed il giugno 1937 l'Aeronautica Militar repubblicana fu potenziata con 211 nuovi velivoli da caccia e bombardamento, di cui 173 consegnati dall'URSS ed i rimanenti 38 acquistati in Francia, Cecoslovacchia e Stati Uniti d'America via Messico (4).

L'Italia bilanciò questo massiccio apporto, con la spedizione di 91 velivoli, mentre la Germania - per quanto sollecitata da Ciano a contribuire pariteticamente - si limitò a mandarne 47 (5).

Quale avanguardia del nuovo contingente aereo italiano, una pattuglia di tre modernissimi Savoia S.79 (capitano Gori Castellani) posò le ruote sulle piste di Sevilla Tablada alle 07,37 del 16 marzo. Il 23, seguì un'altra pattuglia di due S.79 al comando del capitano Raina - il cui terzo aereo si era schiantato sulle montagne della Sardegna durante il trasferimento da Guidonia a Palma.

I trasferimenti in volo dall'Italia di bombardieri proseguirono sino a fine giugno, con l'arrivo a Tablada di sei S.79 (maggiore Aramu), cinque Savoia S.81 e sei Fiat BR.20. I bombardieri di norma decollavano da Guidonia per Palma de Mallorca, e da qui raggiungevano Sevilla costeggiando il Levante repubblicano.

In tre successivi viaggi, tre piroscafi italiani, salpati dal porto di La Spezia, sbarcarono a Sevilla - fra marzo e maggio - 60 caccia CR.32, 12 assaltatori Breda 65 e due Caproni Ca 100 da collegamento, portando il totale del nuovo contingente a 16 bombardieri, 72 caccia ed assaltatori, e 2 aerei da collegamento (6).

I monopiani Breda, interamente metallici e di recentissima costruzione, erano stati inviati in Spagna perché si sperava nella loro elevata velocità - superiore a quella dei Fiat CR.32 - e nel loro possente armamento - quattro mitragliatrici: due del calibro 12,7 mm e due da 7,7 mm - per intercettare i rapidissimi e sfuggenti incursori Tupolev SB-2.

I più quotati piloti della caccia legionaria furono inviati subito a Tablada, dove i nuovi Breda venivano montati a tempo di primato dagli specialisti dell'A.L. agli ordini del maggiore Nuvoli e sotto l'attenta supervisione del capo collaudatore della Breda, ingegnere Colombo (7).

Tuttavia i voli di prova, iniziati il 9 aprile, misero in chiaro che il pesante velivolo, quantunque veloce ed armatissimo, difettava di velocità ascensionale e di doti acrobatiche, quindi era assolutamente inadatto all'intercettazione. Però, in mancanza d'altri mezzi per contrastare i fastidiosi SB-2, per alcuni mesi i Breda furono impiegati per pattugliare ad alta quota il cielo delle basi aeree legionarie, prima di essere passati al loro più congeniale compito di assaltatori.

Dei nuovi 60 Fiat CR.32, 48 furono ripartiti fra gli esistenti due gruppi caccia legionari per ripianare le perdite subite ed il neocostituito VI Gruppo Caccia legionaria, mentre i rimanenti 12 furono consegnati agli spagnoli ponendo così termine a mesi di insistenti e rancorose richieste del comando franchista.

Con i Fiat i nazionalisti costituirono un nuovo gruppo caccia, denominato 2-G-3, affidandone il comando al capitano Morato, giunto nel frattempo alla ventitreesima vittoria in combattimento, di cui 19 guadagnate pilotando un Fiat. Il gruppo 2-G-3, i cui piloti si erano in buona parte addestrati sui Fiat volando come gregari nella **Patrulla Azul**, prese da questa piccola e temuta formazione sia l'emblema, sia il motto "¡Vista, Suerte y al Toro!" (occhio, fortuna e dai al toro!).

3) MAE, Spagna, Fdg. B.84: lettera del generale Pariani a Ciano, 8 aprile 1937 XV E. F..

4) J. Salas Larrazabal " La intervención extranjera.... " op. cit., pag. 45.

5) Ibidem, pag. 355: testo integrale del rapporto a Berlino dell'ambasciatore von Faupel, relativo al colloquio da egli avuto con Ciano il 9/4/1937.

6) MAE, Spagna, Fdg. B.10, B. 97.

7) Testimonianza all'A. del generale Duilio Fanali, Roma, giugno 1984.

Insieme ai velivoli italiani, altri 52 piloti e 75 specialisti della Regia Aeronautica raggiunsero la Spagna, portando così a 1153 uomini - di cui 329 piloti, 745 specialisti e 79 addetti vari - il totale degli aviatori incorporati dall'Aviazione Legionaria nel periodo fra l'agosto 1936 ed il maggio 1937 (8).

La forza complessiva dell'A.L. non superava però i 1000 uomini in quanto, nel frattempo, 27 aviatori erano morti in combattimento od in incidenti, 8 erano dispersi o prigionieri ed un certo numero era già rimpatriato.

Fra i nuovi comandanti di Gruppo spiccavano il maggiore Zotti (XXIII Gruppo Caccia - Squadriglie 18^a, 19^a e 20^a - costituito a Tablada il 23 aprile e destinato a futura fama come **Gruppo Asso di Bastoni**), il maggiore Aramu (XXIX Gruppo Bombardamento Veloce Squadriglie 280^a e 289^a - con velivoli S.79) ed il maggiore Leotta (VI Gruppo Caccia poi noto come **Gamba di Ferro**).

Fra i piloti della 65^a Squadriglia Ba.65 (comandante capitano Desiderio), si faceva notare per la sua intraprendenza il giovanissimo tenente Duilio Fanali, futuro Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana.

A fine maggio, l'organizzazione dell'A.L. si consolidò con l'arrivo del nuovo comandante in capo generale Bernasconi; ufficiale dalla forte personalità, altamente professionale e già comandante dell'aviazione della Somalia Italiana nelle prime fasi della guerra italo etiopica.

Nel quadro della capillare organizzazione dell'Aviazione Legionaria, non mancava neppure un cappellano militare capo: Don Paolo Carta, anch'egli volontario come tutti gli appartenenti all'A.L. (9).

Il volontariato nell'Aviazione Legionaria aveva finito per dare una serie di grattacapi al Ministero dell'Aeronautica, presso il quale fioccano le domande di coloro che chiedevano di essere destinati in Spagna. Erano chiari a chiunque i vantaggi carrieristici ed economici dell'arruolamento nell'A.L., tuttavia il personale di volo, ed i piloti in particolare, erano sinceramente animati dall'idea di battersi per la Patria e la civiltà cristiana (10). A consolidare questi ideali aveva non poco contribuito la posizione assunta dal Vaticano con il riconoscimento del governo di Burgos. Per Pio XI era stata una decisione sofferta, durata mesi trascorsi nell'attesa di un segnale di buona volontà da parte della Repubblica Spagnola, soprattutto per chiudere il triste capitolo della persecuzione e delle stragi del clero. Ma alla fine, pure la Chiesa Cattolica si era mobilitata per il trionfo della "Cruzada" nazionalista (11).

8) "Situazione personale d'aviazione inviato in OMS alla data del 17/2/1937" (MAE, Spagna, Fdg., B. 97).

La suddetta situazione è stata aggiornata alla fine del mese di maggio 1937 tenendo conto del personale arrivato dopo il febbraio 1937, (n. d. A.).

9) Lettera all'A. di Don Giovanni Sala, Cene (Bg) 28.11.1984.

10) Testimonianza all'A. del generale Duilio Fanali, Roma, 8/6/1984.

11) Nella Repubblica Spagnola, il clero cattolico subì persecuzioni tollerate, e pure promosse, dai partiti al governo (socialisti, comunisti ed anarchici). Furono uccisi 6549 religiosi e 283 suore; saccheggiati e bruciati chiese e conventi; abolite le associazioni cattoliche; perseguitate le pratiche religiose.

Il Vaticano attese pazientemente che la iniziale bufera si acquietasse, nella speranza - più volte delusa - di ricevere un segnale distensivo. Non fa testo la privilegiata situazione della chiesa basca, che appoggiava gli indipendentisti di Bilbao, la cui alleanza sarebbe stata rinnegata dalle sinistre governative di Valencia se la Repubblica avesse vinto.

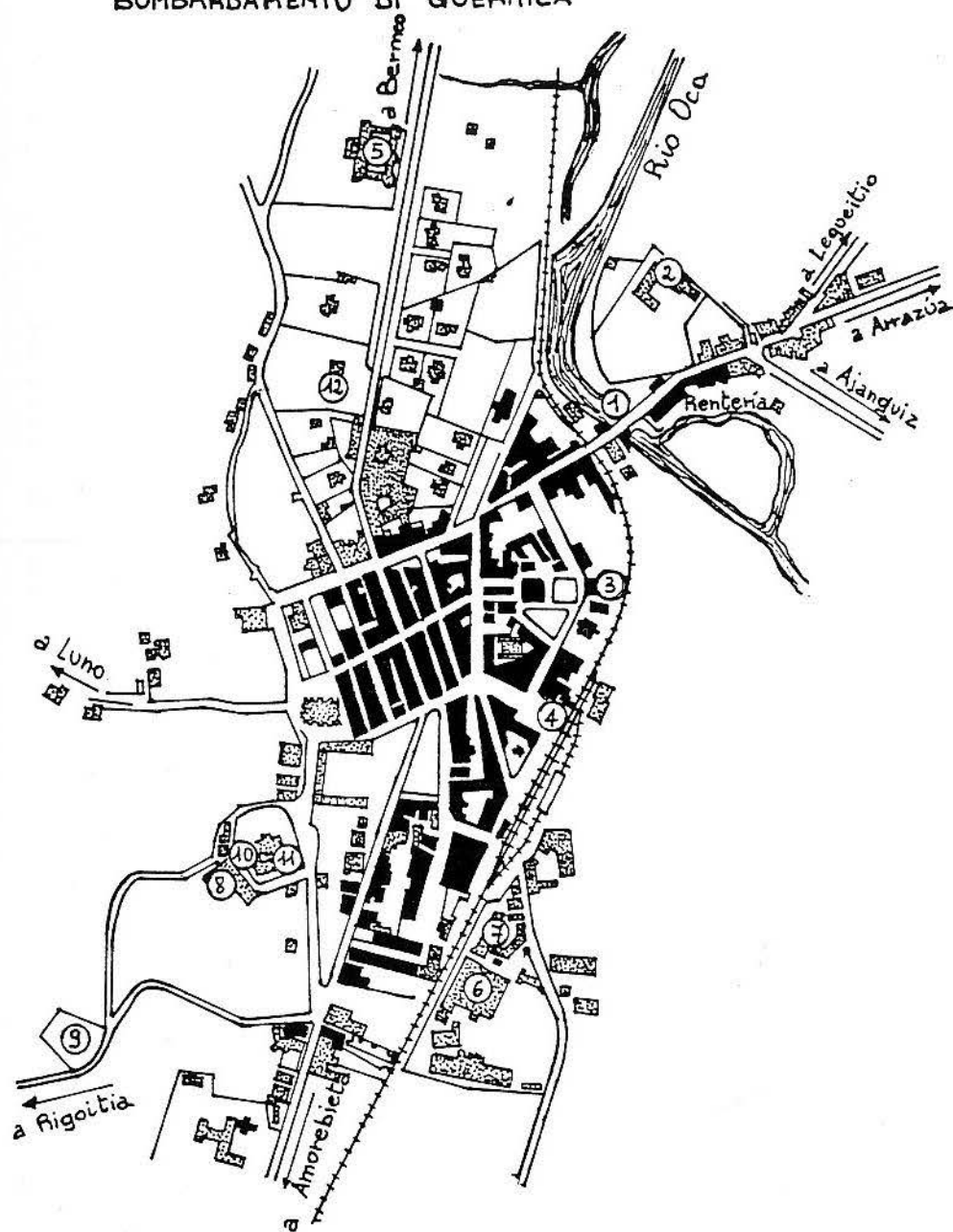
Alla fine il Vaticano riconobbe il governo nazionalista, prestandogli l'immenso appoggio morale ed ideologico della Chiesa Cattolica (cfr.: Atti del convegno "La participación italiana en la guerra civil española", Roma 25-27 novembre 1982: Aldo Albonico, relazione "Accenti critici di parte fascista e cattolica alla Cruzada").

Secondo H. Thomas, le uccisioni e le atrocità a danno dei sacerdoti e delle monache spagnole non erano fatti sporadici ed occasionali, bensì sistematicamente voluti ed attuati da comitati ed organizzazioni politiche e sindacali, con il beneplacito del governo (H. Thomas op. cit. pag. 181).

26 APRILE 1937

Bombardamento di Guernica,
26 aprile 1937

BOMBARDAMENTO DI GUERNICA



Edifici distrutti

0 400 200 300 m.

Legenda:

1. Ponte della Renteria.

2. Quartieri del battaglione "Loiola".

3. Caserma del battaglione "Guernikako Arbola".

4. Stazione Ferroviaria.

5. Caserma del battaglione

"Saseta".

6. Fabbrica Unceta y Compañia.

7. Fabbrica Talleres de Guernica.

8. Quartieri del battaglione

"Loiola".

9. Ospedale.

10. Albergo di Guernica

11. Palazzo della Giunta

12. Ospedale

vic. 92

Supremazia aerea italo tedesca nei paesi baschi

All'inizio della primavera del 1937, il Quartiere Generale nazionalista mutò radicalmente la propria strategia. I ripetuti insuccessi degli attacchi contro Madrid avevano infine convinto Franco a cercare la soluzione del conflitto nel settore dove i repubblicani erano meno forti.

Da tempo il generale Mola premeva affinché fosse eliminato "l'enclave" costituito dalle provincie delle Asturie, di Santander e di Biscaglia.

Il piano di Mola era promettente. L'esercito del Nord era palesemente più debole di quello che difendeva la zona centrale: benché relativamente numerose - 36.000 uomini - le forze basche difettavano di artiglieria, carri armati ed aerei. I rifornimenti arrivavano solo via mare, attraverso il Golfo di Biscaglia, dove il blocco navale nazionalista non era abbastanza potente da arrestare completamente il flusso, tuttavia ne limitava la quantità.

Il governo repubblicano aveva affidato il comando dell'esercito del nord al generale Llano de la Encomienda, ma la sua autorità era contestata dai tre governi regionali; in particolare da quello di Euzkadi - antico nome celtico della Biscaglia - geloso della autonomia riconquistata nei confronti del governo centrale spagnolo.

La conquista delle provincie del nord appariva quindi più facile di qualsiasi altra impresa contro la fortissima zona centrale, inoltre l'eventuale successo di Mola avrebbe dato a Burgos le ambite industrie belliche e le miniere della regione. Avrebbe pure eliminato il lungo fronte nord, rendendo disponibili per future offensive le decine di migliaia di soldati che lo presidiavano.

Mola mosse contro il nord con le nuove truppe, arruolate ed addestrate nei mesi invernali, durante i quali tutte le principali battaglie erano state combattute dai mercenari marocchini, dalla Legione Straniera e, negli ultimi due mesi, dai legionari italiani del Corpo Truppe Volontarie. Ma dalla primavera in poi i reparti regolari spagnoli avevano cominciato ad assumere una crescente parte nelle nuove offensive.

Le operazioni contro Bilbao furono iniziate da Mola con le quattro brigate di Navarra di recente formazione (I, II, III e IV) - in tutto 28.000 "requetés", fieri e solidi montanari, epigoni dei combattenti carlisti delle guerre dell'ottocento - affiancati dalla brigata mista italo spagnola **Frecce Nere**. Quest'ultima, inquadrata da ufficiali e sottufficiali italiani, aveva nelle sue file 2.219 italiani su una forza complessiva di 7.219 combattenti (12).

Le cinque brigate erano appoggiate da 40 batterie, di cui 6 legionarie: estremamente poche per un fronte di oltre cento chilometri.

Praticamente le forze attaccanti eguagliavano quelle della difesa, ma il generale Mola faceva grande assegnamento sui bombardamenti aerei, sia in campo tattico per surrogare la deficienza di artiglieria, sia in campo strategico contro le retrovie basche, a sostegno della penetrazione delle sue truppe una volta spezzato il fronte (13).

I compiti dell'aviazione erano vasti, ma, per l'offensiva contro la Biscaglia, Mola si era assicurato un'imponente armata aerea, di potenza mai prima d'allora dispiegata nei cieli spagnoli. Erano disponibili 163 velivoli, di cui 73 della tedesca Legione Condor e 73 dell'Aviazione Legionaria, basati sui campi di Burgos, Vitoria, Logroño, Soria e Lasarte.

Nel corso dei lunghi ottantasei giorni della battaglia di Bilbao, sia l'Aviazione Legionaria sia la Condor, misero in linea ulteriori contingenti di velivoli ed impiegarono per la prima volta nuovi tipi di aerei più veloci dei bombardieri russi Tupolev SB-2 equipaggianti le unità repubblicane.

I Savoia S.79 entrarono in azione da Soria alla fine di marzo e molto più tardi, a partire dal 18 giugno, parteciparono alle operazioni anche i primi bimotori Fiat BR.20 anch'essi, al pari degli S.79, molto più rapidi dei caccia Fiat CR.32. Pertanto durante la campagna nel nord le missioni di scorta dei CR.32 dell'Aviazione Legionaria furono riservate unicamente agli S.81 e Ro.37 italiani, ed ai lentissimi Junkers Ju 52 della Condor.

Ma i BR.20, come pure i monomotori d'assalto Breda Ba.65, arrivati a Soria il 6 giugno, non ebbero occasione di partecipare alle azioni prima della caduta di Bilbao.

La Condor, a sua volta, mise in linea a partire dalla fine di marzo i primi Messerschmitt Bf 109, unitamente a bimotori Heinkel 111-B ed a Dornier Do 17.

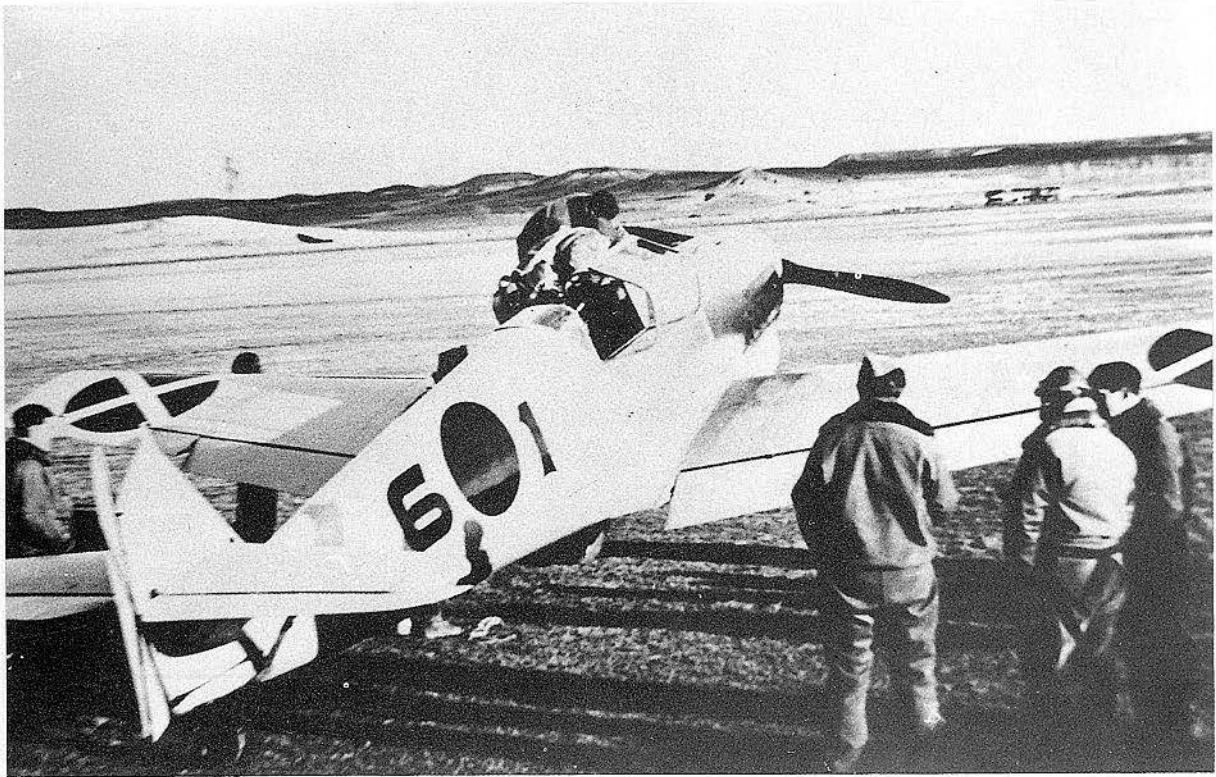
In giugno, quando ebbe inizio l'assalto finale a Bilbao, le tre aviazioni di Franco tenevano sul fronte basco 223 velivoli, di cui 93 legionari, 84 tedeschi e 46 dei reparti spagnoli (Tab. 6).

Mentre la battaglia di Bilbao volgeva al termine, l'Aviazione Legionaria - forte di 155 apparecchi distribuiti fra le basi della penisola - era la maggiore componente dell'aviazione nazionalista. Nello stesso periodo la Condor schierava 100 velivoli e l'Arma de Aviación nazionalista ne aveva 105, una quarantina dei quali erano però vecchi Breguet XIX, Heinkel He 46, De Havilland Dragon Rapide e persino decrepiti idrovolanti Dornier Wal: nessuno dei quali più utilizzabile sul fronte (14).

12) Telegramma in arrivo a MAE, n°1258, 29/4/1937 (MAE, Spagna, Fdg., B.341).

13) E. Faldella, op. cit. pag. 302.

14) "Dislocazione forze aeree nazionaliste sul fronte di Bilbao al 4 aprile 1937: MDA, OMS, Cart. 97/C (allegato alla relazione del generale Pinna in Spagna).



Marzo 1937. Bf.109V (prototipo del tipo B) "6-1" pronto per un volo di collaudo : primo caccia Messerschmitt operativo in Spagna. Ai primi d'aprile, sette Bf.109 B1 della 2J/88 entrarono in azione sui paesi baschi dalla base di Vitoria.
(foto Collezione Ferdinando Pedriali)

Contro il potente schieramento di aerei nazionalisti, i baschi opposero sempre forze inferiori: all'inizio della campagna non più di una sessantina di velivoli, di cui i più temibili erano i dodici "Chato" di una squadriglia da caccia interamente equipaggiata da russi.

Alla inferiorità numerica si aggiungeva la sfavorevole posizione strategica delle poche basi aeree dislocate nelle rare zone pianeggianti della Biscaglia, strette a ridosso della costa dai vicini rilievi della catena cantabrica.

Nell'aprile del 1937, i baschi avevano appena due campi d'aviazione: uno a Sondica per i bombardieri - in maggioranza monoplani "parasol" Gordou-Lesgurre GL 32 forniti dalla Francia e piccoli biplani olandesi Koolhoven FK 51 - e l'altro a Lamiaco per la caccia. I due campi, situati nei dintorni di Bilbao, distavano dal fronte rispettivamente 35 e 40 chilometri: troppo pochi affinché l'intrusione di apparecchi nazionalisti potesse essere segnalata ai caccia baschi con un adeguato preavviso dagli osservatori scaglionati in prossimità delle linee (15).

In maggio fu completato un terzo campo a Somorrostro, sul quale trovò riparo buona parte del contingente da caccia - nel frattempo rinforzato con dodici "Chato" e con altrettanti "Mosca" ("Rata") tardivamente inviati dal governo di Valencia - al quale era stata affidata la impossibile missione di arginare la schiacciante superiorità acquisita dall'Aviazione Legionaria e dalla Condor.

I campi d'aviazione dei baschi, tutti esattamente individuati dai servizi informativi, divennero la tomba di buona parte dei nuovi aerei, distrutti a terra dagli attacchi aerei combinati degli italiani e dei tedeschi.

15) Servicio Historico Militar, ponente Coronel Martinez Bande, "Vizcaya" Editorial San Martin, Madrid 1971, pag. 39., in seguito citata come "Vizcaya".

TABELLA 6

Dislocazione forze aeree nazionaliste (fronte di Bilbao, 4 aprile 1937)

LEGIONE CONDOR

Sede comando: Burgos

Forza: 74 aerei di cui:

a Burgos:	6 caccia	He 51	a Vitoria:	21 caccia	He 51
	10 ricognitori	He 70		7 caccia	Bf 109
	23 bombardieri	Ju 52		4 assaltatori	He 123
	3 bombardieri	Ju 86			

AVIAZIONE LEGIONARIA

Sede Comando: Vitoria

Forza: 73 aerei di cui:

a Vitoria:	10 caccia	CR.32	a Soria:	3 bombardieri	S.79
				13 bombardieri	S.81
a Logroño:	25 caccia	CR.32		20 ricognitori	Ro 37
	2 bombardieri	S.81			

ARMA DE AVIACION (NAZIONALISTA)

Forza: 16 aerei di cui:

a Vitoria:	4 ricognitori Breguet XIX (Squadriglia 2-E)
	7 ricognitori He 45 (Squadriglia 1-E)
a Lasarte:	5 ricognitori Breguet XIX (Squadriglie 3-E e 4-E)

(origine: MDA OMS Cart. 48 fasc. B)

Il bombardamento aereo di Durango

Nell'offensiva di Biscaglia all'aviazione nazionalista era stato assegnato un ruolo importantissimo ai fini del successo. Il bombardamento doveva contribuire allo sfondamento delle linee demolendo le opere fortificate defilate dal tiro dell'artiglieria, disorganizzando i posti di comando ed i centri di rifornimento nelle immediate retrovie, infine erigendo un paralizzante sbarramento di fuoco alle spalle delle truppe al fronte.

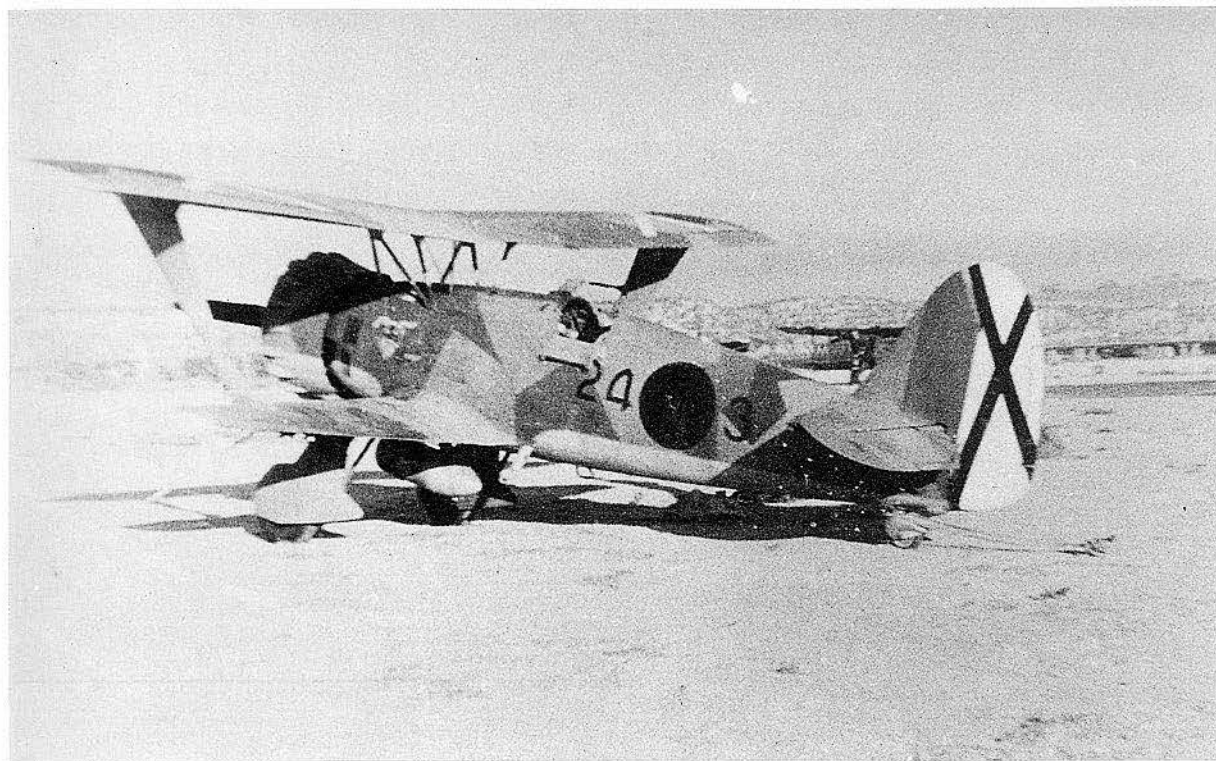
I rifornimenti non dovevano arrivare, le truppe di riserva non dovevano accorrere tempestivamente: tutti obiettivi che però coinvolgevano nei bombardamenti anche località popolate da civili.

Il Quartiere Generale dell'Aria nazionalista aveva proibito i bombardamenti dei centri abitati sino dall'agosto 1936, tuttavia il divieto valeva in pratica solo per le incursioni puramente terroristiche. Infatti in più occasioni i comandi spagnoli avevano fatto eseguire attacchi aerei contro città e piccoli centri, sia dai propri bombardieri sia da quelli legionari e tedeschi. Queste incursioni avevano generalmente precise giustificazioni militari. A Badajòz, Toledo e Madrid ed in altre località, i bombardamenti erano stati indispensabili per appoggiare la penetrazione di truppe entro agglomerati urbani fortemente difesi.

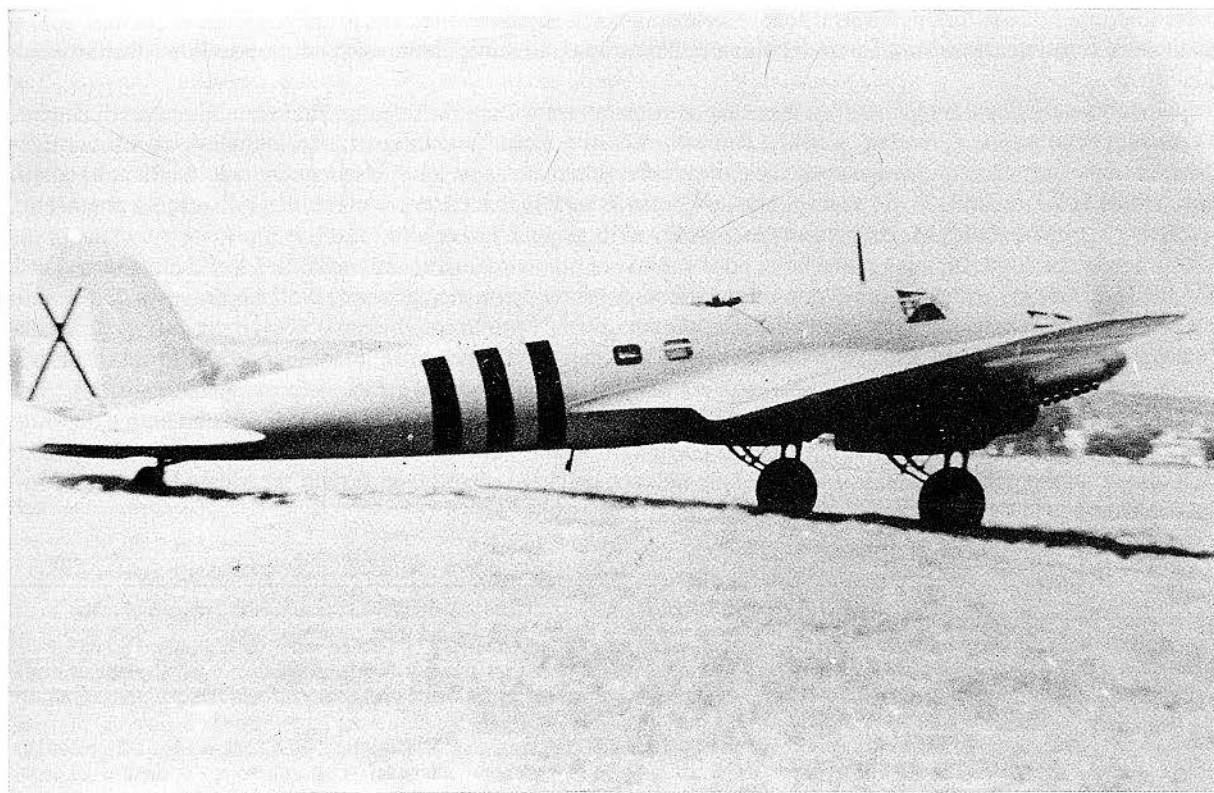
Nel novembre 1936, il generale Franco non aveva esitato ad ordinare espressamente alla Condor ed all'Aviazione Legionaria di intervenire su Valencia e Cartagena dove erano in corso gli sbarchi di grosse partite d'armi russe. Sempre nella stessa circostanza, Franco aveva cocciutamente insistito presso il governo italiano affinché si intensificassero i bombardamenti di Valencia e Cartagena, anche con l'intervento di reparti della Regia Aeronautica di base in Sardegna. Richiesta che era stata saggiamente ignorata da Mussolini (16). Però, da allora, il bombardamento delle località portuali repubblicane era divenuto un compito di routine dei bombardieri italiani delle Baleari.

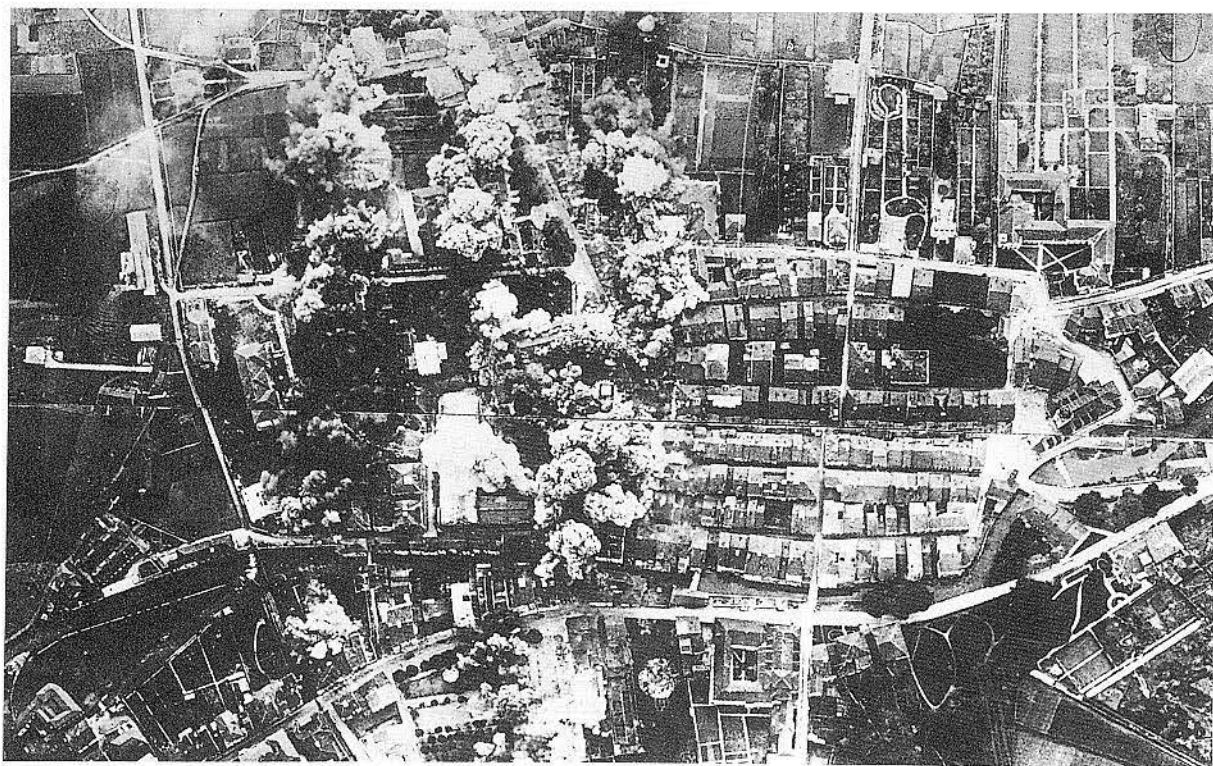
Anche l'aviazione repubblicana eseguiva regolarmente attacchi sui centri abitati del territorio nazionalista facendo non poche vittime fra civili innocenti. Fortunatamente per i cittadini della Spagna nazionalista, i repubblicani non disponevano di molti bombardieri, altrimenti le perdite sarebbero state maggiori.

16) Telegrammi nn. 506, 507 del 17/11/1936 di Roatta a MAE, tramite Ministero della Guerra, SIM (MAE, Spagna, Fdg., B.4).



Sopra: Aereo da attacco in picchiata Henschel Hs 123 "Angelito", impiegato sperimentalmente in pochi esemplari dal VB/88 della Condor contro il "Cinturon de Hierro" di Bilbao, indi passato alle unità nazionaliste. (Collezione Ferdinando Pedriali)
Sotto: Primavera 1937. Heinkel 111 B1 della Legione Condor in fase di decollo. La distruzione di Guernica fu preceduta dall'azione di due He 111-B1 e di un Do 17F. (foto Enzo Santandrea)





Fronte basco. Durango, 30 marzo 1937. Bombe esplodono fra gli edifici del centro urbano. Secondo le informazioni, nell'abitato vi sono truppe e depositi militari. Inoltre la distruzione della ferrovia e degli incroci stradali dovrebbe interrompere il flusso dei rinalzi baschi, tuttavia, poche ore dopo, il transito delle autocolonne sarà ristabilito attraverso Durango.
(Aeronautica Militare Ufficio Storico)

Nelle prime fasi dell'offensiva su Bilbao, l'aviazione nazionalista aveva incluso fra gli obiettivi primari tutto il sistema di comunicazioni stradali e ferroviarie nelle retrovie nemiche, compresi ponti, crocevia e stazioni entro i centri abitati.

E' indubbio che, qualora gli attacchi aerei avessero paralizzato i centri di comunicazione e distrutto gli acquartieramenti delle truppe di riserva, nonché i depositi militari durante i cruciali momenti iniziali di ogni fase offensiva, la mancanza di rifornimenti e di rinalzi avrebbe ridotto le capacità difensive nemiche, facilitando così il successo degli attaccanti. Erano vantaggi cui il comando nazionalista non era certamente disposto a rinunciare, anche se inevitabilmente coinvolgevano l'incolumità della popolazione civile.

Una conferma di questo atteggiamento si ebbe subito col bombardamento delle città di Elorrio e Durango.

Alle 7,15 del 31 marzo, il tambureggiante fuoco dell'artiglieria del generale Solchaga aveva dato inizio all'offensiva nazionalista nel settore di Villareal. Durango era il primo importante obiettivo verso il quale tendevano le brigate navarresi: nodo stradale e ferroviario dal quale dipendevano le comunicazioni di quasi tutto il fronte basco dei settori sud e sud est. La città era attraversata dalla strada nazionale proveniente da Bilbao, con diramazioni entro l'abitato che portavano ad Eibar, Elorrio ed Ochandiano: tutti centri di smistamento e deposito di truppe e rifornimenti, e sedi di comandi delle unità operanti sul fronte. Inoltre erano appena stati segnalati nell'abitato autoparchi e magazzini di materiale bellico, della cui distruzione furono incaricate le aviazioni italiana e tedesca (17).

17) Secondo il Servicio Historico Militar spagnolo "Los aviones bombardearon intensamente las posiciones (.....) de algunas localidades inmediatas, de caracter claramente militar (.....) y bombardearon Durango, clave de penetración hacia Bilbao." (Vizcaya", op. cit. pag. pagg. 79, 80).

L'Ordine d'operazione N. 31 del Comando Gruppo B.T., del 31/3/37 XV, incarica le squadriglie 213ª e 214ª (S.81) di "Bombardare reiteratamente Durango ed Elorrio nella giornata 31/3/37, allo scopo di distruggere i depositi e colpire le truppe presenti negli abitati" (MDA OMS Cart. 71).

Nella mattinata, Ochandiano era stata bombardata da venti Junkers Ju 52 della Condor, mentre Elorrio aveva ricevuto la visita di otto S.81 della 213^a Squadriglia del capitano Mencarelli, scortati da quindici CR.32. Quasi contemporaneamente Durango era stata sottoposta a due successivi attacchi dell'A.L. e della Condor.

Intorno alle 7,30, nove S.81 della 214^a Squadriglia, scortati da quindici Fiat CR.32, avevano sganciato 10 tonnellate di bombe dirompenti da 100 Kg., da 50 Kg. e 15 Kg., cui, poco dopo, si era aggiunto l'esplosivo lanciato da quattro Junkers della Condor scortati da nove caccia Heinkel He 51. Tutti i bombardieri avevano regolato il tiro prendendo come punto di mira il centro cittadino in ottemperanza all'ordine di "distruggere i depositi e colpire le truppe presenti nell'abitato". Appena la nuvolaglia di polvere e fumo sollevata dalle esplosioni fu dispersa dal vento, apparve la devastazione prodotta dalle bombe. Nell'abitato, colpito in pieno, erano stati distrutti case ed edifici pubblici e religiosi, fra i quali il convento di Santa Susanna e la parrocchia di Santa Maria de Urbarri, sotto il cui portico dai grossi pilastri si erano avute molte vittime fra quanti vi avevano cercato un illusorio riparo. Pur essendo praticamente in prima linea, la città non era stata né evacuata né dotata di rifugi antiaerei. Il risultato fu drammatico. Ottanta civili rimasero uccisi.

Alle 15,30 un'altra ondata di tre S.81 aerea tornata su Durango. Il capitano Simini li aveva guidati sull'obiettivo a 1.500 metri di quota, quantunque fosse stata segnalata la presenza di cannoncini contraerei Oerlikon. Questa volta 36 bombe da 100 Kg. erano andate dritte sulla stazione ferroviaria ed i vicini depositi di materiale, facendo un lavoro pulito e preciso. Trattati di linea, impianti e capannoni deposito erano stati demoliti. I carri dei convogli di rifornimento giacevano sventrati e fumanti.

All'indomani, mentre la notizia della strage di inermi civili sollevava le indignate reazioni dell'opinione pubblica occidentale, i baschi avevano rapidamente sgombrato le macerie dalle strade di Durango, ripristinando la circolazione dei mezzi motorizzati diretti al fronte (18).

Il 2 aprile gli S.81 avevano avuto l'ordine di arrestare i movimenti di truppe ed autocolonne basche, bombardando il piccolo centro di Mañaria ed un incrocio nei pressi di Durango. Tuttavia, cessati i bombardamenti, il traffico riprendeva, lasciando nei comandi dell'A.L. e della Condor dubbi sulla capacità delle bombe dirompenti di bloccare il traffico attraverso i centri abitati. Un dilemma che i tedeschi risolsero alla loro maniera, quattro settimane dopo: a Guernica.

Nel 1937, anno XV dell'Era Fascista, la stampa britannica non dimostrava alcuna simpatia per l'Italia, tuttavia stranamente non aveva menzionato la partecipazione dell'Aviazione Legionaria al bombardamento di Durango, addossandone invece l'intera responsabilità ai tedeschi, la cui presenza aveva sempre il pregio di aggiungere un tocco di brutalità ad ogni notizia dal fronte spagnolo.

A corto di informazioni attendibili, i corrispondenti delle agenzie di stampa si diedero al sensazionalismo, esagerando sfacciatamente il numero delle vittime, quantunque i quotidiani di Bilbao avessero già pubblicato cifre ufficiali fornite dal governo basco, corredate da elenchi nominativi delle persone perite nel bombardamento (19).

Non uno dei cinque giornalisti inglesi accreditati a Bilbao era stato presente al bombardamento, ma tutti furono concordi nel ritenere responsabili i tedeschi: errore abbastanza comprensibile, infatti nei mesi precedenti sulla Biscaglia avevano agito quasi esclusivamente i bombardieri della Condor (20).

Esattamente in quel periodo i governi britannico e italiano stavano trattando un accordo sulle reciproche aeree d'influenza nel Mediterraneo, ma è da escludere che per questo il governo britannico abbia imbavagliato la stampa nazionale. Semplicemente nessuno aveva rilevato la presenza di aerei italiani su Durango.

I ripetuti bombardamenti di Durango, Elorrio, Ochandiano e Mañaria non servirono a nulla. I baschi riuscirono ugualmente a portare rinforzi in linea e, l'8 aprile, bloccarono l'avanzata delle brigate navarresi, nonostante l'impegno dell'A.L. e della Condor.

In tutto Mola era riuscito a penetrare per una quindicina di chilometri in entrambi i settori investiti, occupando a sud i passi montani sulle strade di Yurre e Villareal, e ad est alcune quote dominanti le strade di Mañaria e Durango. In quest'ultimo settore, Mola intendeva riprendere l'offensiva il giorno 14, ma lentezze nella radunata delle forze la ritardarono sino al 20.

18) Ibidem, pag. 80.

19) J. Salas Larrazabal, "Guernica, el bombardeo", Industrias Graficas España, Madrid, 1982, pag. 22.

20) La stampa inglese e tutti i quotidiani che acquistavano i loro servizi dalle agenzie stampa britanniche, praticamente quasi le uniche ad avere corrispondenti in loco, ignorarono la presenza di bombardieri italiani su Durango nella giornata del 31 marzo 1937. Omissione inspiegabile, nemmeno con l'ipotesi - avanzata dallo storico spagnolo J. Salas Larrazabal - che gli inglesi non volessero inasprire gli italiani nel momento in cui il Regno Unito stava ancora tentando di dissuadere l'Italia dall'allearsi con la Germania ("Guernica, El bombardeo", pag.15). L'ipotesi non regge, perchè mai il governo Baldwin sarebbe riuscito ad imbavagliare la stampa inglese, inoltre non è sostenuta da alcuna prova. Non sembra che la partecipazione dell'A.L. al bombardamento di Durango fosse nota sino alla pubblicazione della prima edizione della presente opera (n.d.a.).

Nel frattempo, alcuni attacchi locali dei repubblicani a Madrid ed in Andalusia misero in agitazione i comandi nazionalisti, che subito fecero pressioni sui generali Sperrle e Velardi, affinché trasferissero nei settori minacciati parte della massa aerea italo tedesca concentrata per l'offensiva su Bilbao.

Velardi accontentò parzialmente gli spagnoli, inviando - il 7 aprile - una squadriglia di CR.32 a Sevilla Tablada, dove la presenza di un certo numero di caccia era utile alla difesa aerea della base, dove stava per iniziare il montaggio di nuovi velivoli appena arrivati via mare dall'Italia.

Il maltempo imperversante al Nord nella seconda decade d'aprile non allentò la pressione delle aviazioni italiana e tedesca sulla linea del fronte basco, sottoposto a quotidiani attacchi dei lenti Junkers Ju 52 e dei Savoia S.81, tutti condotti con la scorta dei CR.32 del I e II Gruppo Caccia stanziati a Vitoria e Logroño.

La Condor sperimentò i recentissimi bombardieri Dornier Do 17 - così aerodinamicamente profilati da meritare l'appellativo di "matite volanti" - impiegandoli in incursioni su Bilbao senza scorta caccia. Il 18 aprile, un Do 17 fu abbattuto dai "Chato" sulla capitale basca, mettendo in luce la eccessiva leggerezza del suo armamento difensivo. Un difetto comune ai nuovi tipi di bombardieri bimotori tedeschi che la Luftwaffe non eliminò adeguatamente nei due anni successivi, scontandone poi le conseguenze nella Battaglia d'Inghilterra.

I cinque S.79 del capitano Raina, già più volte avventuratisi senza scorta nei dintorni di Bilbao, sfidavano invece meglio la caccia nemica in virtù delle tre mitragliatrici Safat da 12,7 mm. e delle due Lewis da 7,7 mm, che ne facevano il bombardiere più armato della guerra civile. Inoltre l'aereo italiano era buon incassatore e veloce. Quest'ultima qualità fu saggiata per la prima volta il 22 aprile, quando gli S.79 distanziarono agevolmente i Polikarpov I-15, lanciatisi al loro inseguimento nei dintorni di Bilbao.

Bilbao era allora difesa da una sola squadriglia di "Chato", pericolosi solo per i lenti Junkers Ju 52 e per i Savoia S.81, che però agivano di norma a ridosso del fronte, e comunque sempre bene protetti dai Fiat.

Il 15 aprile, insolitamente alcuni "Chato" lasciarono il cielo di Bilbao per proteggere reparti baschi al contrattacco sul fronte. La loro sortita fu contrastata da una pattuglia del II Gruppo Caccia, uno dei cui sperimentati piloti, il sergente Montegnacco, aggiunse un altro caccia russo alla lista delle proprie vittorie.

Durante la campagna di Bilbao i bombardieri tedeschi furono sistematicamente scortati dalla caccia legionaria, in quanto la Condor non aveva mezzi adeguati. L'unica squadriglia caccia - la 1J/88 - disponeva in tutto di una mezza dozzina di caccia Messerschmitt Bf 109 B1, velivoli di tipo pressoché sperimentale.

Gli altri vecchi caccia tedeschi Heinkel He 51, da tempo declassati al ruolo di assaltatori, operavano sul fronte a fianco dei più efficaci Ro.37 bis legionari e degli antiquatissimi Heinkel He 46, rifilati dalla Luftwaffe all'aviazione nazionalista. Il ruolo di assaltatore non era però facile neppure sul fronte basco, dove la contraerea leggera, nel solo mese di aprile, aveva abbattuto due He 51 ed un Ro.37 bis.

Guernica

Il 20 aprile, il generale Mola riprese l'offensiva con l'obiettivo di sfondare le linee basche davanti ad Elgueta indi di irrompere su Durango, la cui conquista doveva fornirgli la base di partenza per l'assalto finale al "Cinturón de Hierro", la poderosa linea fortificata costruita dai baschi ad estrema difesa di Bilbao.

L'attacco alle trincee di Elgueta fu appoggiato da intense azioni degli S.81 e dei Ro.37 legionari, mentre gli S.79 bombardarono il campo d'aviazione di Bilbao per ridurre la capacità d'intervento delle forze aeree basche. Quantunque poderosamente sostenuti dall'aviazione, i nazionalisti cozzarono invano per cinque giorni contro i baschi tenacemente arroccati sulle alture di Inchartas, venti chilometri in linea d'aria da Durango.

Inaspettatamente lo sfondamento fu ottenuto dalla I^a Brigata di Navarra, in un settore eccentrico, a Nord delle Inchartas, dove le truppe nazionaliste si lanciarono sulla strada Elorrio Guernica arrivando, il 25 aprile, alle propaggini del monte Oiz, a mezza via fra Durango e Guernica.

Seramente minacciate di aggiramento sul fianco destro, le truppe basche, che tenevano il settore orientale fra Eibar ed il mare, iniziarono un rapido arretramento riversandosi su un ventaglio di strade convergenti sulla cittadina di Guernica.

D'improvviso il piccolo industrioso centro della provincia basca, ricco d'antiche tradizioni, attirò l'attenzione di qualche stratega del quartiere generale nazionalista.

I rapporti sia della ricognizione aerea sia degli informatori confermavano che a Guernica stavano confluendo tutte le forze basche in ritirata. Era sufficiente uno sguardo alla carta geografica per rendersi conto che la rete stradale della regione presentava una strozzatura a Guernica, dove una semplice ostruzione sarebbe stata sufficiente a inceppare l'ordinato ripiegamento dei baschi tramutandolo in una rotta.

La situazione era estremamente fluida. Due brigate basche, prive di collegamenti sulla sinistra e senza riserve alle spalle, erano in ritirata su Guernica, già minacciata da vicino dalla puntata della I Brigata nazionalista di García Valiño.

Un ritardo, anche di poche ore, nei movimenti baschi poteva causare l'aggiramento e persino la cattura delle due brigate che arretravano su Guernica marciando sulle strade di Lequeitio, Arrazua e Ayanquiz: tutte carreg-

giabili che confluivano in un nodo stradale situato nel sobborgo orientale di Guernica, denominato "la Renteria".

Dal nodo in avanti, si proseguiva su un'unico tronco stradale di circa 200 metri che, attraversata "La Renteria", imboccava il ponte sul Rio Oca - un modesto corso d'acqua - al di là del quale stavano i primi quartieri del centro abitato. Bastava demolire con l'aviazione ponte e strada, ed il gioco era fatto.

Il 25 aprile, i bombardieri pesanti dell'A.L. e della Condor attaccarono vari obiettivi nella zona di Eibar, dove Mola ostinatamente perseguiva l'originario disegno strategico di conquistare Durango. Ma nella tarda mattinata del 26 i comandi delle due aviazioni ebbero l'ordine di intervenire d'urgenza per ostacolare la ritirata basca attraverso Guernica (21).

All'Aviazione Legionaria fu assegnato il compito di "bombardare la strada ed il ponte ad Est di Guernica" e di fornire una scorta ai bombardieri della Condor impegnati in azioni nella medesima località.

Il Comando dell'A.L. affidò la missione agli S.79 della neocostituita 280^a Squadriglia del capitano Raina, la cui velocità rendeva superflua la scorta caccia. L'ordine d'operazione, che il tenente colonnello Raffaelli, comandante del Gruppo B.T. (Bombardamento Terrestre), consegnò al capitano Gori Castellani comandante della formazione d'attacco della 280^a, prescriveva fra l'altro: "il paese per evidenti ragioni politiche non deve essere bombardato" (22). L'esiguità dell'obiettivo - il minuscolo "Puente de la Renteria" - esigeva dagli S.79 una assoluta precisione.

Nelle sue linee generali il compito affidato alla Condor non doveva differire molto da quello assegnato all'A.L., ovvero: "attaccare le truppe in ritirata sulle strade a Nord del monte Oiz e sul ponte e sulle strade ad Est di Guernica".

Dall'esame dei successivi eventi risulta che i tedeschi pianificarono due attacchi mirati al "Puente de la Renteria" con alcuni dei nuovi bimotori Heinkel He 111, B1 e Dornier Do 17.F1, più una azione in massa sulla città di tutti i bombardieri pesanti Ju 52 disponibili. Una successione di azioni i cui orari erano senz'altro stati concordati fra i comandi dell'Aviazione Legionaria e della Condor. Accordi che costituivano la norma e che dovevano essere rigorosamente rispettati, altrimenti si avevano spiacevoli inconvenienti come quelli occorsi tre giorni prima, quando S.81 in azione su Elgueta erano stati disturbati dalla contemporanea presenza sull'obiettivo di Ju 52 germanici. Inoltre CR.32 del nuovo XVI Gruppo dovevano scortare i bombardieri tedeschi su Guernica. Tuttavia l'appuntamento fra i caccia italiani e gli Ju 52 fallì, forse perché affrettatamente combinato (23).

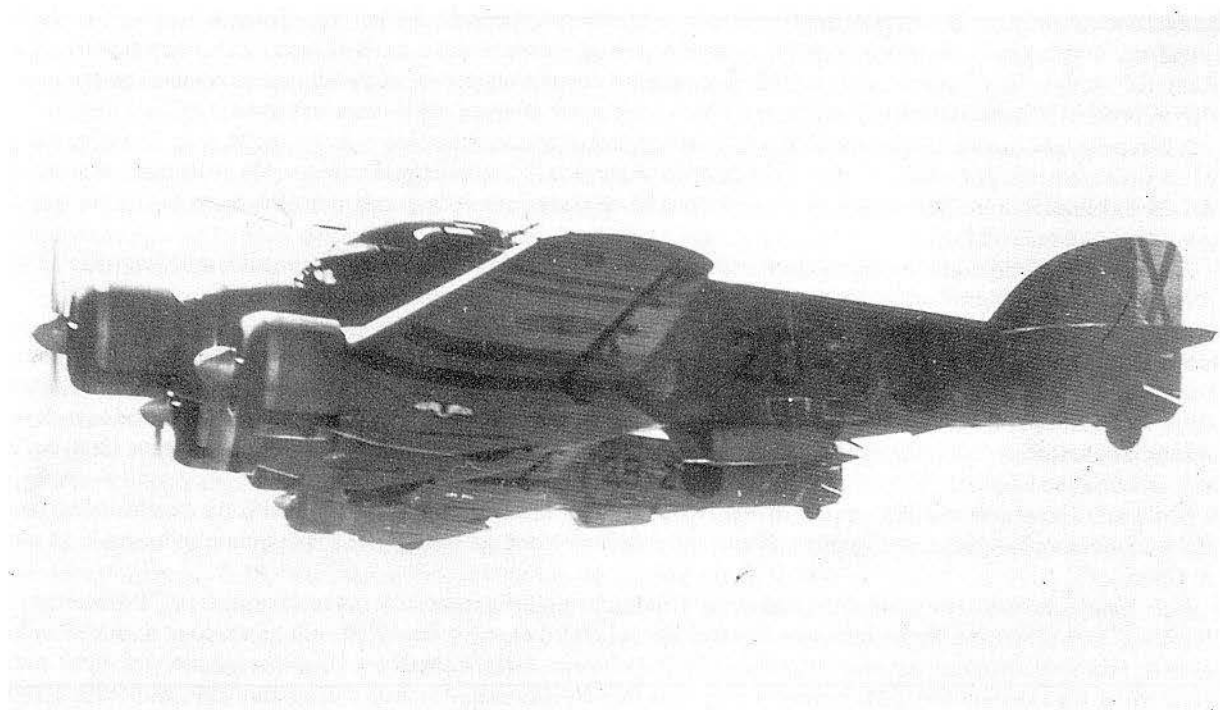
21) Il bombardamento dell'Aviazione Legionaria sul ponte della Renteria alla periferia di Guernica fu ordinato per "ostacolare la ritirata del nemico" (MDA OMS, Cart. 71, Comando Stormo B. T., Ordine d'operazione N. 48, Soria 26/4/37. XV, a firma del tenente colonnello Raffaelli al comandante della 289^a Squadriglia S.79).

L'ordine venne emanato all'ultimo istante e con una certa urgenza, infatti il Diario Storico della 1^a Sez. S.79, il 26 aprile 1937, ci fa sapere che la partenza degli S.79 per Guernica avvenne "su allarme" (MDA OMS Cart. 62, Diario Storico della 1^a Sez. S.79). Non è stata reperita (presso MDA OMS) adeguata documentazione per risalire al comando che sollecitò il bombardamento di Guernica. Tuttavia nello stesso Archivio esiste un documento che può dare una idea della procedura in vigore nell'aprile 1937 per chiedere missioni di bombardamento all'A.L.. Si tratta del testo di una telefonata della Jefatura del Aire, trasmessa in data 11 aprile 1937, tramite la "1^a Escuadrilla - León", oggetto: "Objetivos para los S.79". All'elenco degli obiettivi - fra cui "el puente de San Fernando a las Rozas" e "la Estacion del Norte de Madrid" - segue la nota: "Convien actuar hoy si el tiempo lo permite" (MDA OMS Cart. 71, documento vistato dal generale Velardi). Alcune comunicazioni della Jefatura del Aire - conservate presso MDA OMS - esemplificano la procedura con cui l'A.L. riceveva le richieste per missioni di bombardamento sugli obiettivi baschi. Quando mancava l'urgenza, regolari richieste scritte passavano dal Comando Generale dell'Aria nazionalista di Salamanca al Comando Operazioni dell'Aviazione Legionaria di Vitoria. Lo Stormo Bombardamento di Soria riceveva gli ordini dal Comando A.L. di Vitoria, che provvedeva a mandare copia dei rapporti delle missioni alla Jefatura del Aire (MDA, OMS, Cart. 48).

La procedura con la Legione Condor doveva essere identica. Anche l'azione su Guernica ha sicuramente seguito la stessa trafila. Il bombardamento della città era necessario ai nazionalisti. L'obiettivo del bombardamento: "ostacolare la ritirata del nemico" (Ordine d'Operazione N. 48 per la 289^a Squadriglia S.79 già citato) lascia pochi dubbi in merito. Dopo avere designato gli obiettivi, la Jefatura del Aire non scendeva in dettagli tecnici: spettava alle aviazioni alleate determinare il numero degli apparecchi ed il loro carico bellico. Come al solito, anche per Guernica, le modalità dell'esecuzione rimasero competenza dei comandi della Condor e dell'A.L.. I tedeschi ne approfittarono per mettere in pratica le esortazioni di Göring: "acquistare esperienza" (W. Shirer, Storia del III Reich op. cit. pag. 330).

22) Ibidem, MDA OMS, cart. 71.

23) L'interferenza dei bombardieri tedeschi con gli S.81 italiani su Elgueta, il 23 aprile 1937, era stata segnalata dal comando del 21^o Stormo B. T. di Soria (Tel. 23/4/1937 da Soria, MDA OMS Cart. 71). La caccia italiana aveva avuto ordine di scortare gli Ju 52, unendosi a loro in prossimità del fronte, sulla rotta Burgos-Guernica, intorno alle 16,15 (C. Ricci, op. cit. pag. 63 e segg.). Non trovando all'appuntamento gli Ju 52, i CR.32 scortarono sull'obiettivo un Heinkel 111, la cui azione precedette quella degli S.79 italiani. Pertanto, secondo la testimonianza di Ricci, gli Ju 52 avrebbero dovuto precedere e non seguire l'azione degli S.79 italiani.

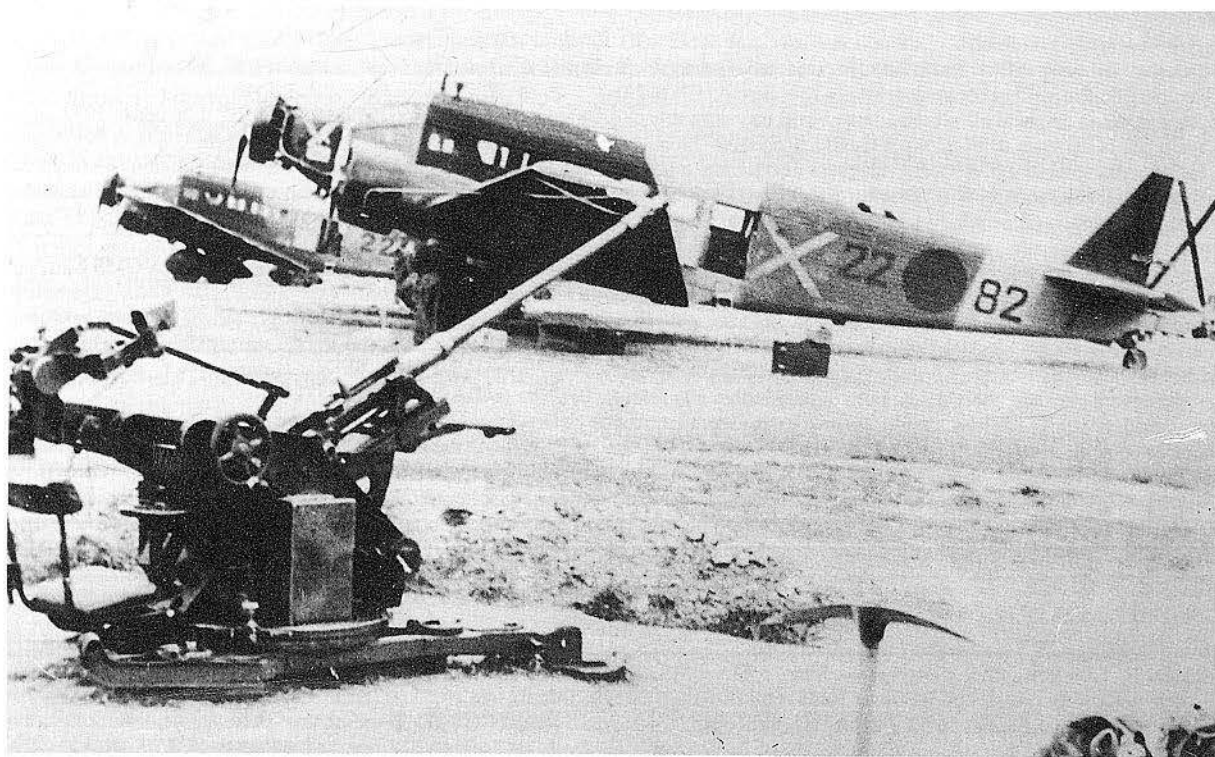


Sopra: Due S.79 1ª Serie della pattuglia che attaccò il ponte della Renteria alla periferia di Guernica, precedendo di poco il massiccio bombardamento degli Ju 52 tedeschi sul centro urbano. Le gondole motori degli S.79 portano ancora l'emblema dei "Pipistrelli" adottato durante il servizio alle Baleari.

(foto Ugo Accorsi)

Sotto: Bombardieri Junkers Ju 52 della Legione Condor : i principali artefici della distruzione di Guernica del 26 aprile 1937.

(Collezione Ferdinando Pedriali)



Alle 16,15 del 26 aprile, un isolato bimotore Do 17.F1 apparve sulla verticale di Guernica lanciando bombe che caddero nella zona del ponte della Renteria senza colpirlo. Subito dopo due Heinkel He 111 si presentarono separatamente sull'obiettivo. L'ultimo con la scorta di cinque CR.32 del XVI Gruppo al comando del tenente Corrado Ricci.

Ricci si era levato in volo da Vitoria con l'ordine di accompagnare su Guernica una formazione di Ju 52, ma questa non si era presentata lasciandolo incrociare a lungo sulla zona dell'appuntamento. Mentre si accingeva a rientrare alla base, Ricci aveva scorto un bimotore tedesco al quale aveva affiancato la sua pattuglia seguendolo sino su Guernica.

Anche le bombe dell'aereo scortato da Ricci avevano mancato il ponte al pari di quelle dei due velivoli precedenti. Terminata la sua missione, l'Heinkel si stava allontanando, quando - circa alle 16,30 - sulla città erano apparsi altri tre velivoli provenienti da Nord. L'inconfondibile sagoma e l'emblema dei tre sorci verdi disegnato sulle alte fiancate delle fusoliere, identificavano gli aerei come S.79 della 280ª Squadriglia Bombardamento Veloce.

Decollati alle 15,30 da Soria, al comando del capitano Gori Castellani alla sua ultima missione prima del rimpatrio, gli S.79 avevano eseguito un largo giro a Nord, indi avevano sorvolato un tratto della costa basca, prima di virare a Sud, puntando sulla città di Guernica.

Poco prima di arrivare sul bersaglio, il puntatore dell'aereo di testa era sceso nella gondola ventrale. Seduto sullo stretto sedile di puntamento, l'ufficiale legionario aveva visto il verde paesaggio basco scorrere 3.600 metri più in basso. Scrutando con attenzione, egli aveva identificato i punti di riferimento di Guernica: lo stretto ed incassato fiume ad Est dell'abitato ed i paralleli lucidi binari della ferrovia; prima di questi: il ponte ed il chiaro fascio delle strade che vi convergevano da oriente.

I portelli della stiva bombe erano aperti. Con la mano destra sul volantino del timone di direzione e l'occhio al traguardo di puntamento "Jozza", l'ufficiale aveva attentamente corretto la rotta, portando il minuscolo ponte là sotto entro il reticolo di mira: appena lo ebbe al centro, toccò i tasti di sgancio.

Mentre dai portelli ventrali dei tre velivoli emergevano in rapida successione 36 bombe da 50 chilogrammi, l'aviere fotografo Ugo Accorsi, lasciata per un momento la Lewis laterale, aveva impugnato la sua grossa macchina fotografica APR. Quando sul terreno sbocciarono i primi panciuti sbuffi delle esplosioni, Accorsi cominciò a documentare il risultato dell'azione. Il lancio era riuscito lungo. Le prime bombe avevano scavato innocue buche sul greto appena oltre il ponte, mentre le ultime avevano sfiorato la stazione ferroviaria, situata in riva al Rio Oca. Il ponte era rimasto intatto, come pure la stazione.

Quando gli S.79 virarono di bordo, la periferia di Guernica aveva incassato 18 quintali di bombe legionarie e circa 20 quintali di bombe tedesche, ma i danni agli edifici erano lievi ed il centro urbano era ancora intatto. Forse in quel momento, molti in città speravano che la giornata non avrebbe più riservato altre incursioni. Per alcune ore null'altro accadde, confortando le più ottimistiche speranze, ma alle 18,30, tre squadriglie di Ju 52 - diciotto velivoli in tutto - si presentarono minacciose sul cielo della sfortunata città.

Nello spazio di alcuni minuti i tedeschi scaricarono circa 22 tonnellate di bombe, di cui 5 costituite da spezzoni incendiari da 1 Kg.. Pochi istanti dopo Guernica ardeva (24).

Centinaia di persone erano state ferite od uccise. Fra queste molti soldati dei reparti in ritirata e dei battaglioni Saseta e Loiola, acquartierati nei conventi requisiti degli agostiniani e di Santa Clara.

Le fiamme divorarono il vecchio centro urbano, dove le strutture in legno dei tetti e dei solai delle caratteristiche case basche bruciarono lasciando in piedi solo i muri maestri anneriti. Furono colpiti 721 edifici, di cui il 71 per cento totalmente distrutti ed il 7 per 100 gravemente lesionati.

Il governo di Euzkadi comunicò alla stampa che a Guernica si erano avuti 1645 morti e 889 feriti, però ai

24) La ricostruzione del bombardamento di Guernica si basa sulle seguenti documentazioni e testimonianze:

MDA OMS, Cart. 71, Comando Stormo B. T., Ordine d'operazione N. 48, Soria 26/4/37. XV

MDA, OMS, Cart. 64/B, Diario dell'A.L. del Continente.

MDA OMS Cart. 62, Diario Storico della 1ª Sezione S.79

MDA OMS Cart. 57, Diario Storico del XVI Gr. Caccia

Testimonianza all'autore del generale Paolo Moci, Roma giugno 1983.

Testimonianza all'autore e documenti di volo del maresciallo Ugo Accorsi - Roma maggio 1982.

Corrado Ricci, op. cit.

J. Salas Larrazabal, op. cit. "Guernica, el bombardeo"



Sopra: Foto aerea di Guernica ripresa dopo il bombardamento aereo tedesco sul centro urbano, del 26 aprile 1937.
(Aeronautica Militare Ufficio Storico)

Sotto: Aprile 1937. Distruzioni nel centro urbano di Guernica. (foto Ugo Accorsi)



primi di giugno il capo del governo basco Aguirre informò riservatamente il ministro della Difesa del governo di Valencia, Indalecio Prieto, che i morti non erano più di 200 (25). In realtà erano quasi 250. Seppure realisticamente ridimensionata, rimaneva sempre la maggiore strage sino ad allora provocata da una singola incursione aerea (26).

Il distruttivo effetto del bombardamento degli Junkers, deve avere fatto fremere d'orgoglio gli ufficiali della Condor, che l'avevano accuratamente pianificato, studiando con particolare attenzione la composizione del carico di bombe sugli aerei.

Secondo la testimonianza del capo di Stato Maggiore della Condor, tenente colonnello Wolfram von Richtofen, due terzi del carico dei bombardieri era costituito da bombe da 250 Kg. ed il resto da spezzoni incendiari alla termite da 1 Kg. (27).

L'effetto era stato molto più devastante e letale di quello ottenuto, quattro settimane innanzi, da un quasi pari tonnellaggio di bombe lanciate su Durango dagli Ju 52 germanici e dagli S.81 italiani.

Molto del successo professionale dei bombardieri germanici andava ai 5.000 spezzoni alla termite. Era la prima volta che una combinazione di incendiarie e dirompenti veniva usata contro centri abitati. La scelta del carico incendiario - inutile contro le strutture in muratura e metallo del ponte della Renteria e la rete stradale - indicava il preciso intento di infliggere le massime distruzioni all'abitato. Comunque i tedeschi avevano assolto il compito di ostacolare la ritirata basca, cogliendo nel contempo una interessante occasione per sperimentare su una cittadina iberica nuove tecniche di guerra aerea (28).

La distruzione di Guernica fece subito scalpore, anche se la non innocente presenza di acquartieramenti di truppe e fabbriche di guerra poneva la città fra gli obiettivi militari legittimi.

L'indignata reazione dell'opinione pubblica mondiale, portata al calor bianco dalle emotive corrispondenze da Bilbao, colse alla sprovvista i nazionalisti.

Per sua sfortuna, il governo di Burgos non era agguerrito nel settore della propaganda come in quello militare. Incapace di trovare subito una plausibile giustificazione, esso si rifugiò nell'ostinata e puerile negazione del bombardamento di Guernica, la cui distruzione attribuì all'incendio appiccato dalle truppe basche in ritirata. Per sostenere la menzogna, i nazionalisti proibirono immediatamente l'accesso a Guernica ai corrispondenti stranieri. Il 29 aprile, una pattuglia di requetés catturò nei pressi della città il giornalista francese George Berniard, della "Petit Gironde". Costui, partito all'alba da Baionne su un aereo per Bilbao, aveva avventurosamente valicato in auto la zona di combattimento per raggiungere Guernica allo scopo di documentarsi su quanto era realmente accaduto alla città.

A volte le tragedie della guerra hanno una loro logica sul piano dei risultati militari, ma spesso sono del tutto inutili, come accadde a Guernica: la distruzione non servì a nulla perché l'originario movente del bombardamento venne meno mentre la città stava ancora bruciando. Per ordine del generale Mola, la I Brigata di Navarra arrestò la sua avanzata su Guernica per effettuare una conversione ad Est e marciare su Durango: l'idea fissa di Mola.

Tre giorni dopo, quando Guernica fu occupata dalla II Brigata Mista **Frecce Nere** appartenente al C.T.V., l'occasione strategica era già sfumata. I baschi si erano sfilati dalla sacca e stavano rischierandosi pronti a dare ancora filo da torcere.

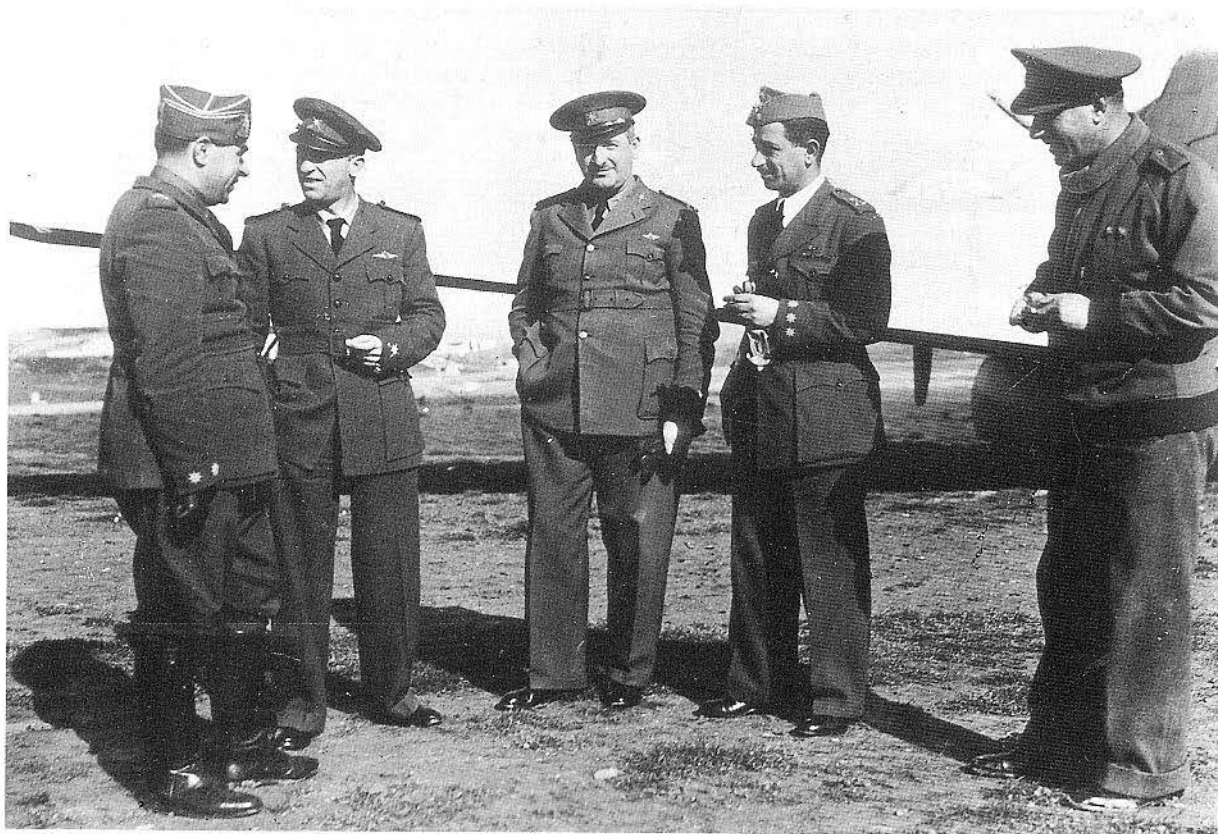
In seguito i nazionalisti rigettarono ogni responsabilità sul bombardamento di Guernica, per quanto sia incredi-

25) "Vizcaya", op. cit. pag. 108.

26) Uno studio sul bombardamento di Guernica, dell'allora architetto municipale della città, ha accertato con sicurezza meno di 250 vittime (Uriarte Castor, "Bombas y mentiras sobre Guernica", Ellacuria, Bilbao 1976, citato da J. Salas Larrazabal in "Guernica, el bombardeo", pag. 23). Un numero allora elevato, come dimostrano le seguenti perdite fra la popolazione civile di un paio di città nazionaliste bombardate dall'aviazione repubblicana: Zaragoza, 6.5.1937: 4 morti e 8 feriti; Burgos, 3.7.1937: 18 morti e 21 feriti. Nel maggio 1937, i repubblicani bombardarono anche Cordoba, Oviedo, Granada, Guadix, sempre con perdite di civili (Telegrammi della MMIS maggio luglio 1937, MAE Spagna Fdg. B.341)

27) J. Salas Larrazabal, «Guernica el bombardeo», op. cit., pag. 35.

28) Il giorno successivo al bombardamento, il comando dell'esercito basco (Cuerpo de Ejercito de Euzkadi) ordinò di organizzare a difesa una linea passante per Guernica-Amorebieta-Gorbea, pertanto, sino al 29 aprile, quando Guernica fu occupata dai nazionalisti, reparti di truppe basche affluirono nella città nel tentativo di dare esecuzione a questo piano ("Vizcaya", op. cit. pagg. 110, 116). Guernica non era mai stata bombardata in precedenza, sebbene in essa non mancassero obiettivi di interesse militare: la fabbrica di pistole mitragliatrici "Unceta" e la fabbrica di munizioni "Talleres de Guernica" dove si producevano bombe d'aereo, mine e proiettili per artiglieria (J. Salas Larrazabal "Guernica, el bombardeo", pag. 11 - "Vizcaya", op. cit. pag. 105). La municipalità aveva quindi fatto costruire sette rifugi antiaerei in previsione di bombardamenti. Durante la II Guerra Mondiale, molte piccole città e villaggi furono rasi al suolo per ragioni meno valide di quelle che portarono al bombardamento di Guernica.



Nel maggio 1937, il generale Mario Bernasconi (al centro) subentrò al generale Vincenzo Velardi (2^a da sinistra) nel comando dell'Aviazione Legionaria. (Aeronautica Militare Fototeca)

bile che la Condor e l'A.L. abbiano autonomamente preso questa iniziativa senza una precisa richiesta degli alti comandi spagnoli. Sicuramente nessuno, tranne i tedeschi, si aspettava un risultato così sconvolgentemente distruttivo.

La schiacciante supremazia aerea legionaria

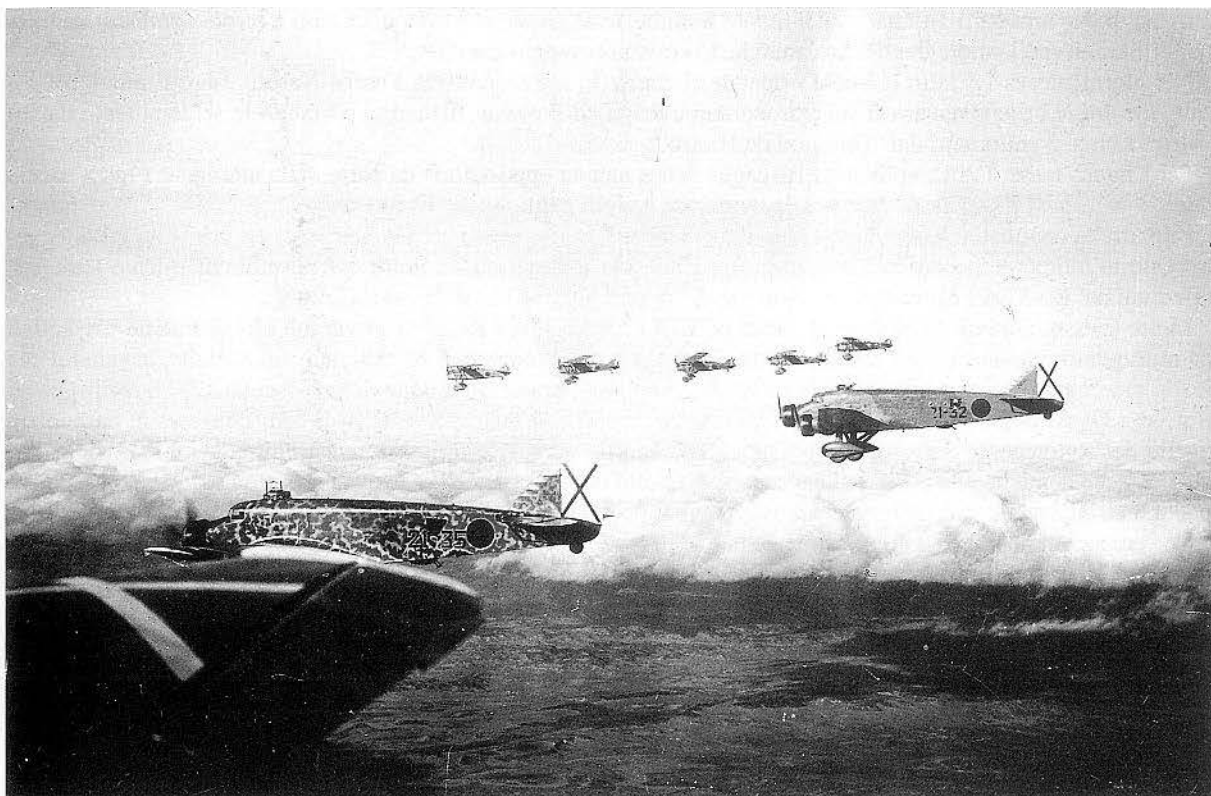
Conquistate Durango e Guernica, rispettivamente nei giorni 28 e 29 aprile, Mola considerò conclusa la seconda fase della sua offensiva ed ordinò la sospensione delle operazioni, al fine di procedere ad un più metodico riordino della sua armata, alla quale il Quartiere Generale di Franco aveva appena inviato nuovi reparti di rincalzo.

Questi indugi però spazientirono gli alleati tedeschi ed italiani, già esasperati dalla lentezza con cui sino ad allora Mola aveva condotto l'offensiva. Il generale Sperrle, consigliere militare presso l'armata del Nord, oltreché comandante della Condor, disse chiaramente che dubitava che a quel passo si sarebbe mai pervenuti ad una vittoriosa conclusione (29).

Il generale Piazzoni, comandante della brigata **Frecce Nere**, appena entrata in linea, non volle arrestare le sue truppe a Guernica nel momento in cui i baschi stavano ripiegando precipitosamente. Ignorando gli ordini di Mola, mandò un battaglione agli ordini del maggiore Pozzuoli a tallonare il nemico lungo la strada costiera Guernica Bermeo.

Il 30 aprile, gli uomini di Pozzuoli - coperti 14 chilometri della costiera - raggiunsero ed occuparono Bermeo aggirando da Nord Est le munite posizioni basche del monte Sollube, ultimo baluardo naturale antistante il "Cinturon de Hierro".

29) Martinez Bande "Vizcaya", pag. 84.



S.81 con scorta diretta di CR.32 della "Cucaracha", in azione sul fronte basco.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Il nemico reagì però con estrema prontezza: all'indomani, quattro suoi battaglioni di riserva contrattaccarono, investendo Bermeo e bloccando la costiera alle spalle delle **Frecce Nere**.

I baschi usarono la loro superiorità numerica cercando di schiacciare il battaglione Pozzuoli fortemente arroccato in Bermeo, mentre lasciarono poche forze a tenere il blocco stradale. Il 2 maggio, i baschi attaccarono a fondo con carri blindati, mentre sulle posizioni legionarie piovevano gli obici di una batteria costiera appostata a Cabo Machicaco. L'azione basca fu pure sostenuta dalle artiglierie di alcune grosse navi da pesca oceanica armate, le quali poterono agire impunemente poiché il 30 aprile la vecchia corazzata nazionalista **España** - che doveva appoggiare dal mare l'avanzata dell'armata di Mola - era affondata su una mina.

Il tempo pessimo aveva impedito l'intervento dell'A.L., mentre i baschi avevano rafforzato il blocco della costiera con la distruzione di alcuni ponti.

Il battaglione assediato in Bermeo teneva duro senza dare segni di cedimento, tuttavia i baschi si erano già inebriati all'idea di essere sul punto battere un reparto del C.T.V..

La propaganda repubblicana ampliò l'episodio, paragonando lo scontro ad una seconda disastrosa Guadalajara. La fantasiosa notizia fu subito ripresa dai compiacenti giornali francesi e britannici, ma le loro pagine erano ancora fresche di stampa, quando, il 3 maggio, la situazione cambiò a favore degli assediati.

In mattinata, una breve schiarita permise a sei S.81 della 214^a di sconvolgere con grappoli di dirompenti le posizioni basche a sbarramento della strada Guernica Bermeo. Contemporaneamente sei S.81 della 213^a misero fine agli attacchi su Bermeo, con 2000 spezzoni da 2 Kg. che infransero lo slancio dei battaglioni di Euzkadi che premevano su Bermeo da Ovest.

All'indomani la brigata **Frecce Nere** riprese il controllo della costiera ricollegandosi con gli assediati di Bermeo. All'alba del 5 maggio, le **Frecce Nere** - appoggiate da un'azione a bassa quota dei Ro.37 e dai micidiali spezzonamenti degli S.81 - uscirono da Bermeo obbligando i baschi a retrocedere sulla strada Bermeo Munguía.

I combattimenti di Bermeo avevano sottratto ai baschi buona parte delle loro riserve, pertanto essi non furono in grado di resistere nel limitrofo settore del Sollube.

Il giorno 6, mentre le **Frecce Nere** prendevano Cabo Machicaco e la sua temibile batteria da 155 mm, la V

Brigata di Navarra partì all'attacco del monte Sollube, conquistato il 14 dopo accaniti e feroci combattimenti, in cui brillarono sia il valore degli attaccanti che lo strenuo coraggio dei difensori.

Nei giorni successivi tutto il fronte orientale si rimise in movimento: le **Frecce Nere** presero i monti Tollu e Jata, mentre le brigate navarresi superarono Amorebieta ed il monte Bizcargui portando lo schieramento nazionalista a circa 3 chilometri dal "Cinturon de Hierro".

Per l'intero mese, l'A.L. volò sulla Biscaglia senza alcuna opposizione da parte della eterogenea forza caccia dei baschi, tenuta a rispettosa distanza da numerose e vigili pattuglie di CR.32.

Neppure la contraerea basca dava eccessive preoccupazioni essendo prevalentemente costituita da armi leggere. Queste ultime erano efficaci solo contro gli attacchi a bassa quota, come quelli, particolarmente temerari, effettuati dai Ro.37 del capitano Romagnoli in appoggio agli assalti navarresi al Sollube.

Molto spesso, durante passate su obiettivi posti nei fondovalle, i Ro.37 si trovarono efficacemente bersagliati da mitragliatrici appostate sui crinali. Il 6 maggio, l'aereo di Romagnoli fu abbattuto sul Sollube, ma sia lui che il suo osservatore riuscirono a porsi in salvo. Il 7 maggio, durante un'azione di Ro.37 della 128ª Squadriglia su trincee a Ovest di Bermeo, quattro aerei su cinque furono pesantemente colpiti da armi leggere: in particolare quello del sottotenente Salvatore Teja, che rientrò con l'osservatore ferito. In quest'ultima azione, la vicinanza delle trincee nemiche alle posizioni dei reparti d'assalto delle **Frecce Nere** aveva costretto i Ro.37 ad attaccare a pochi metri dal suolo, sicché i legionari avevano potuto distinguere bene il viso dei piloti (30).

Le vere azioni demolitrici erano però spettate ai pesanti S.81, che avevano lanciato una media giornaliera di 15 tonnellate di esplosivi. I violentissimi e reiterati contrattacchi dei baschi sul Sollube, fra l'11 ed il 14 erano stati stroncati da decine di migliaia di spezzoni da 2 Kg.. La conquista del monte Jata (19 aprile, da parte delle **Frecce Nere**) fu appoggiata da dodici S.81, che s'infilarono sotto le basse nubi per scaricare sulle posizioni nemiche 206 bombe da 50 Kg. e 1500 spezzoni. Questo attacco fu condotto da una quota così bassa che due S.81 rientrarono alla base colpiti da mitragliatrici leggere.

Alla fine di maggio, la battaglia in Biscaglia aveva assunto un andamento che ricordava i combattimenti della prima guerra mondiale.

Dopo giorni di sanguinosi assalti, la II Brigata di Navarra aveva occupato il Pena Lemona, un'altura di grande importanza strategica, dominante le strade di arroccamento della zona centrale del settore orientale. Ma i baschi avevano contrattaccato per quattro giorni consecutivi, ponendovi ancora piede il 3 giugno, sinché il 5 ne erano stati scacciati dalla II Brigata di Navarra sostenuta dal massiccio intervento combinato dell'artiglieria e dei bombardieri del Kampfgruppe/88 e degli S.81 del XXIV Gruppo BT. Una puntata di alcuni caccia rossi sul campo di battaglia era stata rintuzzata dai CR della **Cucaracha**.

Nei giorni seguenti il cattivo tempo impose una sosta ai combattimenti, che ambedue i contendenti impiegavano per prepararsi al confronto finale.

L'«Asso di Bastoni» alla battaglia della Granja

Mentre in Biscaglia le spinte offensive dell'armata di Mola si succedevano scandite dall'ininterrotto martellamento dei bombardieri italiani e tedeschi, sui fronti dall'Andalucia all'Aragona, i repubblicani avevano intrapreso una serie di iniziative locali per indurre i nazionalisti a richiamare mezzi ed effettivi dal Nord.

Prima della caduta del governo Caballero (18 maggio 1937), si erano avuti attacchi, a Teruel e sulla Sierra de la Grana (11 -12 aprile), ed a Toledo (6-11 maggio), ma l'operazione più importante e più nota ebbe inizio alle prime luci del 30 maggio sul fronte di Segovia (31).

Il I Corpo d'Armata dell'Esercito del Centro, al comando del generale Walter, forte di due divisioni appoggiate da carri armati T 26 e da 108 aerei sovietici, sfondò le linee nel settore di La Granja (32).

Alla vigilia dell'attacco, aerei governativi avevano bombardato campi d'aviazione nazionalisti nella Vieja Castilla. Soria, principale base aerea legionaria, era stata sottoposta ad un attacco intorno alle 6.30 del mattino.

Nove veloci Tupolev erano arrivati sul campo quasi sotto il naso della grossa pattuglia di sorveglianza, composta da nove CR.32ª della 24ª Squadriglia, che stava incrociando nella zona. La mancanza di radio a bordo dei CR.32, che impediva al sistema d'avvistamento a terra di collegarsi con i caccia, aveva giocato a favore degli

30) Testimonianza all'autore del generale Salvatore Teja, Roma ottobre 1982.

31) Le prime fasi dell'offensiva della Granja costituiscono lo sfondo del celebre romanzo di Ernest Hemingway "For whom the bell tolls" (Per chi suona la campana).

32) A. Castells, op. cit. pag. 214.



Polikarpov I-15 "Chato". Il manovriero biplano sovietico, usato con successo come caccia bombardiere per l'appoggio ravvicinato. Evidenti sotto le ali inferiori, le pinze d'attacco delle bombe.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

incursori, ma l'incombente minaccia dei caccia aveva innervosito i piloti russi. Le loro bombe, tirate alla svelta, avevano avuto effetti irrilevanti. Appena un aviere ferito ed un CR leggermente danneggiato da qualche scheggia.

Nelle intenzioni del comando repubblicano, l'offensiva della Granja doveva dare un aiuto al Nord e nello stesso tempo conseguire un successo strategico e morale da coronare con la presa di Segovia.

L'inizio non era però stato dei più promettenti. La sorpresa tattica era mancata, in gran parte per carenze nell'intesa fra i comandi in sottordine. A peggiorare la situazione, l'aviazione d'assalto, incaricata di sostenere l'avanzata della **XIV Brigata Internazionale**, era intervenuta con forte ritardo, alle 11 del mattino, quando gli internazionali avevano già subito grosse perdite. Gli aerei avevano mitragliato posizioni già prese dalle proprie truppe nei pressi di Los Molinos.

Il 31 era stata presa la Cabeza Grande, una cima da cui si dominava la strada per Segovia, ma i nazionali avevano ugualmente conservato il controllo della situazione con le sole forze locali.

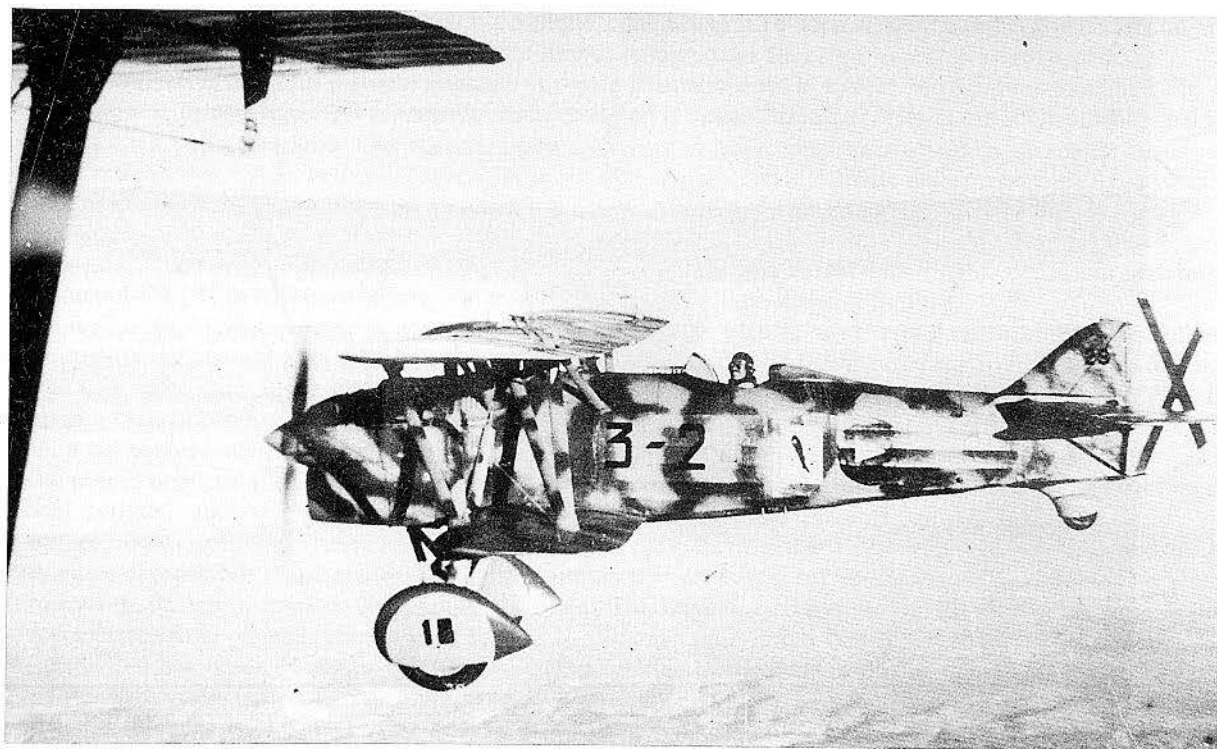
Nella mattina era stato stroncato un attacco frontale della **XIV Brigata Internazionale**. Nel pomeriggio, avanguardie della **XXXI Brigata** spagnola avevano quasi raggiunto la grande villa reale di La Granja. Si erano però già avuti i primi pesanti bombardamenti di aerei tedeschi e spagnoli scortati dai CR.32 dell'**Asso di Bastoni**, le cui azioni si rinnovarono l'indomani in appoggio al primo contrattacco nazionalista.

Quando la battaglia era iniziata, nel settore vi erano appena quattro Ro.37 del Gruppo 1-G-12 sul campo di Avila. Ad essi si erano immediatamente aggiunti i 13 Fiat CR.32 del Gruppo 2-G-3 di Morato, ritirati d'urgenza da Zaragoza alle prime notizie dell'offensiva.

La zona era però nel raggio d'azione del XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**, schierato sul campo di Torrijos agli ordini del maggiore Zotti, che già nella mattina del 30 maggio aveva mandato i suoi aerei ad incrociare sulla Sierra Guadarrama. Sei CR della 18ª squadriglia attaccarono una formazione di "Rasantes" protetta da "Rata", abbattendo uno dei caccia di scorta.

L'esordio non era stato favorevole all'Aviación Militar repubblicana, che sul fronte di Segovia aveva impegnato 108 aerei, di cui 27 Tupolev SB 2 del Gruppo 12, 21 assaltatori Polikarpov R-5 "Rasantes" del Gruppo 15, 28 assaltatori R-5 "Natacha" e quattro squadriglie da caccia con 14 "Mosca" e 18 "Chato", tutte comandate da russi (33).

33) Ramón Salas Larrazabal "Historia del Ejército Popular de la República", Editora Nacional San Agustín 5, Madrid 1973, pag. 1224.



Fiat CR.32 della 18ª Sq. XXIII Gruppo Caccia "Asso di Bastoni". Ai comandi il capitano Nobili comandante della 18ª. Nel giugno 1937, l'Asso di Bastoni intervenne nella battaglia della Granja (celebrata da Hemingway in "Per chi suona la campana") strappando ai repubblicani il controllo del cielo.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Nonostante la locale preponderanza numerica governativa, il controllo dello spazio aereo sul campo di battaglia fu preso, fin dal primo giorno, dalle forze combinate dell'**Asso di Bastoni** (18ª, 19ª e 20ª Sq. con 27 CR.32) e del Grupo 2-G-3 con 13 CR.32.

A partire dal 2 giugno il Grupo 2-G-3 si era riservato la sorveglianza del campo di battaglia, compito che assolse mantenendo in volo coppie di caccia, che si alternavano sul fronte dall'alba al tramonto. Queste azioni fruttarono ai piloti nazionalisti la distruzione di tre "Rasantes" e di un "Rata", senza alcuna perdita da parte loro (34).

L'**Asso di Bastoni** invece si era assunto il compito di scortare in azione i bombardieri ed i ricognitori. Il 31, la 18ª squadriglia si era aggiudicata un'altro R-5, tirato giù sotto gli occhi dei piloti di otto "Rata" (35). Ma il 2, i CR.32 di Zotti avevano affrontato l'avversario nella maggiore battaglia aerea dai tempi delle accanite mischie dello Jarama e di Guadalajara.

Erano le 6 pomeridiane. Quattro Ro.37 spagnoli erano in ricognizione offensiva sul fronte di Segovia seguiti da vicino da nove CR.32 della 20ª comandati dal tenente Degli Incerti. Più addietro, a quota maggiore, volavano nove CR.32 della 18ª e della 19ª. Quando da direzione opposta era arrivata una pattuglia di cinque Rasantes, seguita da venticinque caccia, fra "Chato" e "Mosca", diretti a bombardare batterie nazionaliste a La Revenga (36). Le due formazioni si erano avvistate quasi contemporaneamente, ma la reazione del comandante della 18ª, capitano Nobili, era stata più rapida di quella del suo collega russo.

Da alta quota, i CR avevano fulmineamente picchiato sorprendendo gli avversari mentre ancora manovravano per assumere una formazione d'attacco. La mischia, dominata dai Fiat giostranti in compatte pattuglie, si era conclusa in passivo per i repubblicani. Il Quartiere Generale nazionalista annunciò l'abbattimento di 10 "Chato", 2 "Mosca" e 3 assaltatori (37).

34) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 156.

35) Bollettino A.L. del 31/5/1937 (MDA OMS Cart.64/B); P. P. Laureau, op. cit. pag. 395.

36) Secondo A. Herr (op. cit. pag. 165) erano presenti 25 caccia repubblicani, mentre erano 31 secondo il bollettino dell'A.L.. In ogni caso la formazione repubblicana era numericamente superiore a quella legionaria.

37) La ricostruzione del combattimento del 2 giugno 1937 è basata sul Diario dell'A.L. (MDA OMS Cart. 64/B) e le memorie del Capitano Degli Incerti (Tocci Valentino, op. cit. pagg. 107 - 109)

Uno dei piloti dei "Rasantes" abbattuti era il mercenario statunitense Eugene Finnick. Altri due suoi connazionali, Frank Tinker ed Albert Baumler, che avevano partecipato al combattimento ai comandi di caccia I-16 della squadriglia del russo Lakeev, asserirono di avere distrutto due dei tre Fiat rivendicati in serata dal bollettino repubblicano (38). In realtà nessun aereo legionario era stato perduto, mentre è sicura la distruzione di otto velivoli repubblicani, in quanto essi caddero in territorio nazionalista e tre piloti furono catturati (39).

Il colpo fu accusato dall'aviazione repubblicana i cui caccia, all'indomani, evitarono di impegnarsi contro le squadriglie di Junkers Ju 52 scortate dai Fiat, proprio nel momento in cui l'azione in massa dei bombardieri nazionalisti stava suggellando il fallimento dell'offensiva. A tarda sera lo stremato I Corpo d'Armata repubblicano sospendeva le operazioni. Il 3 giugno gli internazionali e le brigate spagnole ripiegavano sulle posizioni di partenza.

Caccia legionari ovunque

Nei giorni in cui veniva bloccata l'offensiva repubblicana a La Granja e Mola stava per riprendere l'iniziativa sul fronte di Bilbao, l'Aviazione Legionaria, forte di oltre 90 Fiat CR.32 dislocati dall'Andalucía all'Aragona, forniva da sola il 70% della caccia nazionalista di prima linea.

I modernissimi Messerschmitt Bf 109, sui quali i piloti tedeschi stavano ancora addestrandosi, erano tredici in tutto. Altrettanti Fiat CR.32, forniti dal governo italiano, erano in dotazione al Grupo 2-G-3 di Garcia Morato (40).

Un paio di dozzine di superati He 51 erano ancora impiegati da reparti caccia spagnoli su fronti secondari, ma anche questi stavano per essere rimpiazzati dai Fiat CR.32 consegnati in maggio all'aviazione nazionalista.

Appunto per non lasciare sguarnito il fronte aragonese mentre era in corso questa operazione, il VI Gruppo Caccia aveva temporaneamente dislocato ad Alfamen ed a Calamocha venti dei suoi CR. Nel frattempo il reparto spagnolo, rimpiazzato dal VI Gruppo, si era trasferito a Sevilla per essere riequipaggiato con i nuovi Fiat.

Nello stesso periodo la difesa aerea della zona di Valladolid era affidata alla 20ª Sq. dell'Asso di Bastoni dislocata ad Olmedo. Contemporaneamente le altre due squadriglie dello stesso gruppo fornivano dal campo di Torrijos la copertura aerea del fronte di Madrid.

A Sevilla-Tablada una quindicina di CR del VI Gruppo costituivano l'unica forza caccia operante in Andalucía, affiancati nelle crociere di vigilanza sul fronte di Pozoblanco dai Breda Ba.65, i quali, il 22 maggio, avevano avuto il battesimo del fuoco bombardando la stazione di Castuera.

Al Nord i bombardieri legionari del XXIV e XXIX Gruppo e quelli del Kampfgruppe/88, impegnati nell'ininterrotto martellamento delle difese di Bilbao, volavano in un cielo controllato dalle guizzanti pattuglie del XVI Gruppo **Cucaracha** affiancati dai Bf.109 B-1 della 2. Jagdgeschwader/88.

Nel XVI militava la maggiore parte degli sperimentati veterani delle prime vittoriose battaglie aeree dell'estate precedente. In riconoscimento del valore dei suoi piloti, la **Cucaracha** aveva appena ricevuto dal "Generalissimo" Franco la Medalla Militar con la seguente motivazione: "Dall'inizio dell'attuale campagna al 21 ottobre, la squadriglia caccia Fiat è riuscita ad abbattere 49 aeroplani nemici.... nonché 5 apparecchi caccia probabili.... Nel compimento della missione, sono periti sette piloti, ciò prova in modo indubbio l'abnegazione, il valore, le virtù militari e la capacità professionale dei componenti la squadriglia stessa" (41).

Gli S.79 contro la "JAIME I"

Aerei repubblicani bombardano navi italiane e tedesche

Alla fine del maggio 1937, mentre i nazionalisti stavano serrando il cerchio attorno a Bilbao, l'A.L. aveva bombardato la corazzata repubblicana **Jaime I** nel porto di Almería.

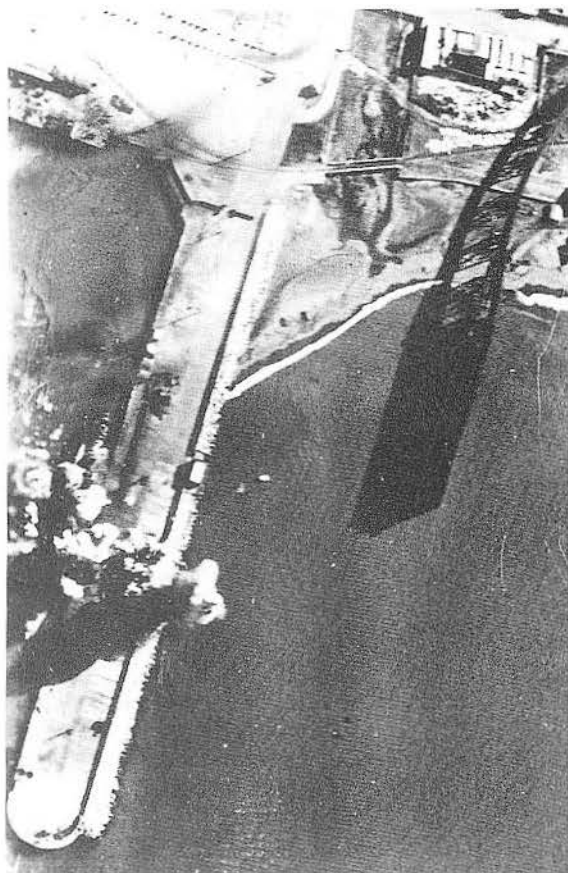
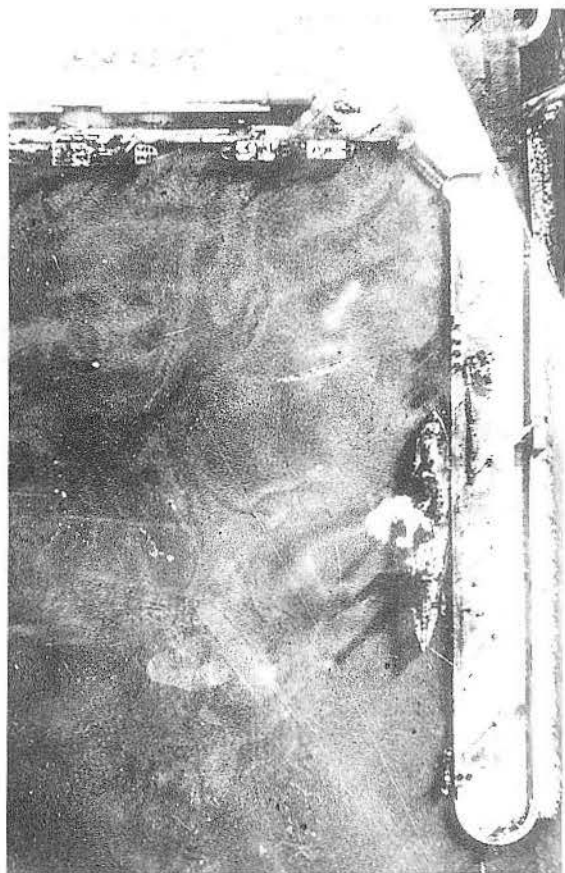
Pochi giorni dopo, l'aviazione repubblicana aveva replicato nelle acque delle Baleari con una offensiva di

38) A. Herr, op. cit. pag. 173.

39) MAE, Spagna, Fdg. B.341, telegramma n°1661.

40) "Estado Mayor de l'Aire", Distribucion de las Fuerzas Aereas, dia 9 de Junio del 1937 (MDA, OMS, Cart. 48, fasc. B).

41) Telegramma della Regia Ambasciata d'Italia a Salamanca del 22/5/1937 (MAE, Spagna, Fdg. B. 97).



Almería, 21 maggio 1937. Bombardamento di S.79 legionari sulla corazzata Jaime I^a. A sinistra : la Jaime I^a accanto alla banchina. A destra : la corazzata centrata in pieno dalla seconda passata degli S.79.
(foto Giorgio Maria Savini)

imprevedibile violenza contro navi da guerra italiane e tedesche, appartenenti alla squadra navale operante nel Mediterraneo Orientale sotto l'egida del Comitato per il Non Intervento.

Le azioni dell'Aviazione Legionaria e quelle dell'aviazione governativa, sebbene apparentemente accomunate dall'affinità degli obiettivi navali, differivano profondamente sul piano del diritto internazionale e delle finalità perseguite.

Ad Almería, velivoli italiani, con equipaggi italiani ed insegne nazionaliste, avevano compiuto un atto di guerra contro una nave battente la bandiera della Repubblica Spagnola, nemica del governo per il quale essi combattevano.

Alle Baleari, bombardieri sovietici, con equipaggi russi ed insegne repubblicane, avevano attaccato e colpito navi di nazioni con le quali la Repubblica Spagnola non era ufficialmente in guerra.

L'obiettivo dei bombardieri legionari era la più potente nave della flotta repubblicana. Sebbene dotata di scarsa velocità, la **Jaime I** era armata con otto cannoni da 305 mm a grande gittata, con i quali poteva soverchiare da lontano il più leggero armamento degli incrociatori nazionalisti **Canarias** e **Baleares** i quali, nella primavera del 1937, operavano in Mediterraneo praticamente senza scorta di cacciatorpediniere.

In Mediterraneo i repubblicani avevano due incrociatori, undici cacciatorpediniere e mezza dozzina di sommergibili. Una forza schiacciante, che però aveva dimostrato sempre scarsa iniziativa, eseguendo sporadici bombardamenti costieri e scortando alcuni dei più importanti convogli di rifornimenti provenienti dall'URSS sulle rotte del Mediterraneo Orientale.

Dopo la battaglia di Guadalajara, il notevole traffico marittimo, sviluppatosi con la ripresa dei rifornimenti dall'Italia, aveva attirato l'attenzione dei comandi navali repubblicani provocando alcune uscite in forze della flotta. Durante una di queste crociere, il 25 aprile, al largo di Cartagena, una squadra guidata dalla **Jaime I** aveva avuto uno scambio di cannonate con gli incrociatori **Canarias** e **Baleares**. L'accidentale incaglio della corazzata in una secca davanti ad Almería, aveva probabilmente evitato agli incrociatori nazionalisti di avere la peggio.

Sebbene conclusosi con un nulla di fatto, il breve combattimento aveva ancora una volta evidenziato il pericolo costituito dalla **Jaime I** per la flotta nazionalista.

Più volte la corazzata era stata bersaglio di bombardamenti aerei. Vi si erano per primi cimentati, senza successo, gli Ju 52 di von Moreau, il 13 agosto 1936.

Una nuova occasione si era presentata a metà del maggio 1937, quando la nave era stata segnalata all'ancora nel porto di Almería, a non più di 100 chilometri in linea d'aria da Sevilla-Tablada dove, dai primi del mese, erano di base i cinque S.79 del maggiore Aramu.

Nella mattina del 21 maggio, i velivoli di Aramu arrivarono su Almería ad una quota di 4000 metri. La **Jaime I** era ormeggiata alla banchina principale del porto (42).

Quantunque lunga circa 140 metri e larga 24, la nave non era un facile bersaglio, considerata la quota degli S.79 e la mediocre precisione dei loro rustici traguardi di puntamento Jozza. Poco infastiditi dalla inefficace contraerea, gli aerei avevano eseguito due passate sul bersaglio. Ogni velivolo aveva sganciato 12 bombe da 100 Kg.

La prima salva era caduta così concentrata che vampe e fumo delle esplosioni avevano celato l'obiettivo.

Alla passata successiva, erano stati chiaramente osservati due colpi in pieno a mezza nave, mentre altre cinque bombe erano deflagrate pochi metri dalla nave: due in acqua accanto alla fiancata di dritta e tre sulla banchina.

Il bollettino nazionalista annunciò che otto bombe avevano raggiunto il bersaglio. La valutazione era forse un po' ottimistica, ma in realtà l'effetto simultaneo delle esplosioni sull'opera viva ed in acqua, accanto allo scafo, avevano messo fuori combattimento la corazzata, che fu rimorchiata a Cartagena ove affondò, il 17 giugno, per una esplosione interna durante i lavori di riparazione.

L'azione valse all'A.L. il personale elogio di Franco per la "magnifica azione di bombardamento nella quale, ancora una volta, gli aviatori italiani avevano dato prova del loro valore e della loro perizia" (43).

Alla fine del gennaio 1937, a Londra, il Comitato per il Non Intervento aveva trovato un accordo per istituire il controllo delle frontiere terrestri e marittime spagnole. Speciali commissioni avrebbero vigilato che le nazioni aderenti al Comitato, fra le quali pure URSS, Italia e Germania, rispettassero l'embargo decretato alle forniture militari dirette alle parti in lotta.

La vigilanza marittima aveva iniziato a funzionare ai primi del febbraio 1937. Il controllo di una zona del golfo di Biscaglia era stato offerto alla Russia, ma questa aveva rifiutato, non avendo colà alcun interesse, in quanto i suoi piroscafi, diretti ai porti repubblicani, passavano quasi interamente per il Mediterraneo. Inoltre la Royal Navy scortava tutte le navi battenti bandiera britannica sino al limite delle tre miglia dai porti baschi sterilizzando così l'effetto del blocco nazionalista (44).

La sorveglianza delle acque attorno alle Baleari era stata affidata alla marina francese, tuttavia navi italiane e tedesche, incaricate del controllo in altre zone del Mediterraneo Orientale, andavano a rifornirsi a Palma de Mallorca ed a Ibiza.

Ciò aveva suscitato le proteste del governo repubblicano, il cui ministro della difesa, Indalecio Prieto, aveva dichiarato illegittima la presenza di navi del controllo navale entro le acque territoriali spagnole, nelle quali erano appunto comprese le Baleari.

Il 24 maggio, mentre a Ginevra il Consiglio della Società delle Nazioni era intento ad una delle solite interminabili discussioni sulla questione spagnola, a 800 chilometri in linea d'aria dalle quiete sponde del lago Lemano, nel cielo sopra la rada di Palma de Mallorca apparvero improvvisi cinque Tupolev SB 2.

Erano circa le 6 del pomeriggio, quando gli aerei, provenienti dal mare a bassa quota, eluso l'avvistamento dei posti d'osservazione, sganciarono prima ancora che la contraerea aprisse il fuoco. Poi i velivoli s'allontanarono inseguiti da qualche raro ed inefficace colpo delle batterie dei forti. Nemmeno uno dei sei Fiat CR.32 del locale aeroporto aveva avuto il tempo d'intervenire.

Complessivamente la difesa si era fatta cogliere "con i calzoni in mano". I puntatori russi dei Tupolev non erano tuttavia stati molto più abili. Sebbene avessero preso di mira l'esploratore della Regia Marina **Quarto** e le navi **Mirabello**, **Nevona** e **Barletta** nessuna delle dieci bombe di grosso calibro lanciate attorno alle unità italiane aveva fatto centro.

Molte schegge avevano però investito le navi ferendo un marinaio del **Mirabello**.

Un'altra incursione, ancor più pesante, ebbe luogo il 26, alle 6.30 del mattino. Cinque Tupolev attaccarono nuovamente le navi italiane all'ancora nel porto di Palma. Questa volta, una bomba penetrò negli alloggi degli

42) Rapporti attività Aviazione Legionaria Continente (MDA OMS Cart. 48 fasc. B) ; serie fotografica del bombardamento della corazzata "Jaime I" per gentile concessione del dott. Giorgio Maria Savini (copia nell'archivio dell'A.).

43) Comunicazione n°354 del 29/5/1937 della Delegazione Italiana presso il Quartiere Generale del Generalissimo Franco a Salamanca (MAE, Spagna, Fdg. B. 97).

44) H. Thomas, op. cit. pag. 418.



CR.32 della Squadriglia Caccia legionaria che, il 31 maggio 1937, abbatté il Potez 540 del capitano Ferak ad Andraitx (Mallorca).
(Aeronautica Militare Ufficio Storico)

ufficiali del **Barletta** uccidendone sei. Intanto un'altra squadriglia di cinque Tupolev si era dedicata al vicino aeroporto, dal quale tre Fiat erano appena riusciti a decollare.

Ancora a quota troppo bassa quota, i caccia erano stati incapaci di arrivare a tiro degli incursori. Questi però avevano tirato a casaccio per sottrarsi all'intercettazione.

Erano state lanciate 40 bombe che, oltre agli ufficiali del **Barletta**, avevano ucciso anche quattro civili.

Il 30, i Tupolev tornarono su Palma per una terza volta. Ancora tirarono sulle navi nel porto danneggiando lievemente il grosso dragamine nazionalista **Jupiter**, il mercantile germanico **Livorno** ed il piroscafo spagnolo **Etruria**. Si ebbero due morti e venti feriti, fra i quali due marinai tedeschi ed uno italiano.

Ma il colpo di maggiore effetto dei Tupolev era stato vibrato il giorno precedente ad Ibiza. Quì, alle 18.30 circa, due "Katiuska", arrivati da Ovest in volo planato, i motori al minimo, con il sole alle spalle, avevano sganciato l'intero loro carico di bombe sulla corazzata tascabile **Deutschland**.

Due ordigni di grosso calibro avevano perforato il sottile ponte di prua esplodendo nella mensa dell'equipaggio.

Ventitré marinai erano rimasti uccisi all'istante: dei settantatré feriti cinque decedevano nei giorni seguenti. Altre due bombe erano deflagrate a babordo, accanto alla fiancata, senza però causare danni rilevanti.

Il fulmineo attacco non aveva lasciato alla contraerea di bordo il tempo di accennare una seppure minima reazione.

Poche ore dopo, Hitler fu informato dell'accaduto mentre si trovava a Monaco di Baviera per l'inaugurazione della mostra dell'agricoltura.

Convocati d'urgenza, all'indomani giunsero nella capitale bavarese il grand'ammiraglio Raeder ed il ministro degli esteri von Neurath. Dopo una breve consultazione, Hitler era rientrato in aereo a Berlino, ove Göring ed il ministro della guerra von Blomberg lo attendevano alla Cancelleria del Reich.

Giorni innanzi, quando si era diffusa la notizia dell'attacco aereo sul **Barletta**, i giornali berlinesi avevano riportato una minacciosa dichiarazione in cui si affermava che "il governo tedesco era risoluto a difendere la sua bandiera ad ogni costo".

Che la dichiarazione ufficiosa non fosse da prendere alla leggera, fu evidente agli sfortunati abitanti di Almería, i quali, alle 7 del mattino del 31 maggio, videro apparire al largo la corazzata tascabile **Admiral Scheer** seguita da due cacciatorpediniere. Tenendosi a circa 12 miglia dalla costa la nave da guerra tirò 200 proiettili da 230 mm. sulle installazioni portuali, mentre da terra le batterie costiere repubblicane cercavano di rispondere sparando alla meglio una sessantina di colpi, del tutto inutili, visto che le navi tedesche erano ampiamente fuori della loro portata.

L'emblematico raid del capitano Ferak

Un'ora e mezzo prima che i cannoni dell'**Admiral Scheer** tuonassero contro Almeria, il porto di Palma de Mallorca era stato nuovamente attaccato da un aereo repubblicano.

Un solitario Potez 54, con un equipaggio di mercenari cecoslovacchi, era decollato alle 3.30 da Lerida, in Cataluña.

Sorvolata la costa all'altezza di Tarragona alle prime luci dell'alba, il giovane capitano pilota Jean Ferak aveva portato il suo velivolo a 4000 metri di quota. A quell'altezza, i due Hispano Suiza del suo bombardiere si ristabilivano sulla massima potenza imprimendo al velivolo la velocità ottimale di crociera.

Alle 5.30, il Potez era arrivato sopra Palma de Mallorca sganciandovi due bombe da 250 Kg. e trenta da 12 Kg.

Invece di colpire le navi nel porto come gli era stato ordinato, il puntatore, tenente Joseph Sousek, aveva lanciato sull'abitato uccidendo dieci civili e ferendone trenta.

La difesa era però all'erta. Dopo il lancio, effettuata una virata di 180° gradi, Ferak aveva diretto a tutto gas ad Ovest, verso il mare aperto, quando la voce concitata dell'osservatore l'aveva avvertito della presenza in coda di tre Fiat.

Già i caccia stavano sparando. Uno dei loro proiettili aveva perforato il paracadute di Sousek. Istantaneamente Ferak aveva spinto in avanti la cloche picchiando a tutto motore in direzione delle acque marine.

Le raffiche dei Fiat incalzavano. Traccianti rosse avvolgevano il Potez. Nella torretta della mitragliatrice ventrale, il motorista Idena Talach fu ferito mentre rispondeva al fuoco. L'aereo stava perdendo quota. Quando fu a 2000 metri, il motore di sinistra prese fuoco. In quel momento Ferak comprese che se fossero caduti in mare non avrebbero avuto scampo.

Sganciati i serbatoi principali della benzina, aveva virato verso terra. Appena superata la costa, aveva scorto una spianata fra le colline vicino ad Andraitx.

Nell'atterraggio l'aereo aveva capottato. La benzina rimasta nei serbatoi supplementari si era incendiata. Nel rogo era rimasto Talach, mentre Sousek, terribilmente ustionato, era deceduto poco dopo. Solo Ferak sopravvisse (45).

A differenza dei Tupolev SB 2, che agivano ai diretti comandi del generale russo Shmushkevitch, il Potez 54 era stato mandato in azione dai comandi dell'Arma de Aviación repubblicana (46). Non vi erano quindi dubbi che, negli intenti dell'URSS e della Repubblica Spagnola, i bombardamenti delle navi italiane e tedesche dovevano diventare "incidenti irreparabili che costituissero la scintilla di una più vasta conflagrazione" (47).

Tuttavia Mussolini si astenne da rappresaglie come quella attuata da Hitler, che aveva trascinato l'irascibile Prieto a chiedere ai suoi colleghi di governo il permesso di attaccare senza limitazioni le navi germaniche in Mediterraneo (48).

E' però probabile che i deliberati attacchi sulle navi fossero pure una forma di ritorsione dell'URSS e della Repubblica contro quella specie di direttorio di fatto, costituito da Gran Bretagna, Francia Italia e Germania per gestire l'affare spagnolo tagliando fuori in pratica la Società delle Nazioni e quindi URSS e Repubblica Spagnola, che in quel consesso sedevano di diritto (49).

Italia e Germania si ritirarono per protesta dal controllo navale. Gli attacchi aerei contro le Baleari, temporaneamente sospesi per gli impellenti impegni dell'aviazione repubblicana nelle fallite offensive di la Granja, Huesca, Brunete e Belchite, furono ripresi nell'autunno. Nel frattempo però, nonostante il modesto successo ottenuto con l'abbattimento del Potez 54 di Ferak, i comandi legionario e nazionalista delle Baleari si erano resi conto che occorreva migliorare drasticamente le difese per controbattere i fulminei raids dei "Martin Bombers".

Furono costruiti rifugi antiaerei per la popolazione, ma furono sostanzialmente migliorati il sistema di allerta e la direzione del tiro delle batterie contraeree italiane da 75 CK. Inefficaci come prima rimasero invece le batterie spagnole dei forti.

45) Jan Ferak scampò alla fucilazione comminatagli dalle autorità militari spagnole di Mallorca, grazie al fermo intervento del generale Velardi, comandante dell'Aviazione Legionaria delle Baleari (MAE, Spagna, Fdg. B. 53).

46) Secondo R. Salas Larrazabal i Tupolev che avevano bombardato le navi italiane e tedesche alle Baleari erano comandati da un russo (op. cit. pag. 133).

47) Da "La Stampa" del 31/5/1937.

La provocazione fu ignorata da Mussolini, che vietò rappresaglie nonostante bellicosi suggerimenti di Ciano, il quale aveva già ordinato all'Aviazione Legionaria di bombardare per ritorsione alcune città spagnole (telegramma di Ciano al Comando dell'A.L., in partenza da MAE con il n° 1250 del 26/5/1937 - MAE, Spagna, Fdg. B.2).

48) H. Thomas, op. cit. pag. 465.

49) Da "L'Humanité", organo del Partito Comunista Francese, del 4/6/1937.

Il 1º luglio 1937, con l'arrivo dall'Italia di sei nuovi caccia Fiat CR.32 e relativi equipaggi, fu costituito il X Gruppo Caccia (squadriglie 101ª e 102ª) al comando del capitano Pratelli. Nello stesso periodo fu studiata una nuova tattica d'intercettazione, che in seguito si rivelò micidiale per gli incursori: mentre le batterie contraeree avrebbero ostacolato i bombardieri sull'obiettivo, i caccia si sarebbero portati ad Ovest, guadagnando quota sul mare, pronti a tagliare la strada del ritorno agli incursori attaccandoli in picchiata. A loro spese, i piloti degli SB 2 impararono in seguito che il sistema funzionava.

Bilbao: sconfitta dell'Aviazione Repubblicana

Alla fine di maggio le esauste risorse dell'aviazione basca erano brevemente rifiorite grazie all'arrivo al Nord di una squadriglia di "Chato". Gli incessanti appelli del presidente basco Aguirre, sempre più angosciati con il progredire dei successi nazionalisti, avevano infine convinto i consiglieri sovietici a concedere il trasferimento in Biscaglia di un contingente d'aerei da caccia e d'assalto.

L'impresa di raggiungere Bilbao non era facile. La rotta diretta fra i campi attorno a Madrid e la Biscaglia, lunga 300 chilometri, richiedeva il sorvolo di 240 chilometri di territorio nazionalista. Il comando dell'Aviación Militar aveva perciò prudentemente deciso di fare intraprendere ai propri aerei un ampio giro di oltre 1000 chilometri, di cui la prima tratta passava sulla Cataluña e sulla Francia del Sud. Qui gli aerei dovevano fare tappa con la connivenza delle autorità francesi e poi involarsi, con rotta Sud Ovest, per raggiungere Bilbao attraverso il Golfo di Biscaglia.

La tappa francese era prevista sull'aeroporto militare di Toulouse-Fracanzal. Accordi in merito erano stati presi con il governo di Parigi (50). Tuttavia quando l'8 maggio 14 aerei repubblicani erano atterrati a Tolosa, informatori ne avevano segnalato la presenza al colonnello olandese Lunn, capo della commissione del Comitato del Non Intervento, responsabile della sorveglianza alla frontiera franco-spagnola.

Il tempestivo intervento di Lunn aveva messo il governo francese in un serio imbarazzo, sia di fronte al Comitato del Non Intervento sia nei confronti dei partiti di opposizione nel parlamento nazionale. Il giorno dopo, i velivoli repubblicani ripassavano la frontiera scortati da tre aerei militari francesi recanti a bordo un ufficiale del Comitato internazionale.

Nonostante il fallimento del primo tentativo, il 17 dello stesso mese, 12 "Chato" e 3 "Natacha", scortati da due DC-2, avevano ritentato l'impresa lungo la stessa rotta, ma questa volta con tappa all'aeroporto francese di Pau.

Nuovamente era intervenuta la commissione di controllo ed i francesi erano stati obbligati a rispedire i velivoli da dove erano venuti, dopo averli disarmati.

Infine il comando repubblicano si era deciso a tentare l'invio di 12 "Chato" con piloti spagnoli, in volo diretto da Algete - un campo a 32 Km. da Madrid - a Bilbao.

La formazione, decollata il 24 maggio, si era in gran parte dispersa durante il volo, perdendo il "Chato" di José Marin, sorpreso ed abbattuto da Fiat CR.32 della **Cucaracha**, mentre vagava fra Ochandiano e Bilbao. Un altro "Chato", dispersosi sul mare, aveva ammarrato per esaurimento del carburante nei pressi di un battello nazionalista, che aveva catturato il pilota (51).

I nuovi "Chato" furono decentrati a Somorrostro, un campo segreto, non ancora identificato dai nazionalisti, ove si trovavano pure i "Chato" ed i Letov S 231 scampati a due mesi di dure battaglie con l'A.L.. Con le rinnovate forze, l'aviazione basca riapparve sul campo di battaglia.

Alle 16.30 del 4 giugno, nel cielo di Bilbao, 16 caccia repubblicani vennero a contatto con 10 Fiat della 26ª Sq. condotta dal capitano Viola. La superiorità numerica, ampiamente bilanciata dalla sperimentata abilità professionale dei piloti legionari, fu insufficiente ad assicurare la partita ai repubblicani.

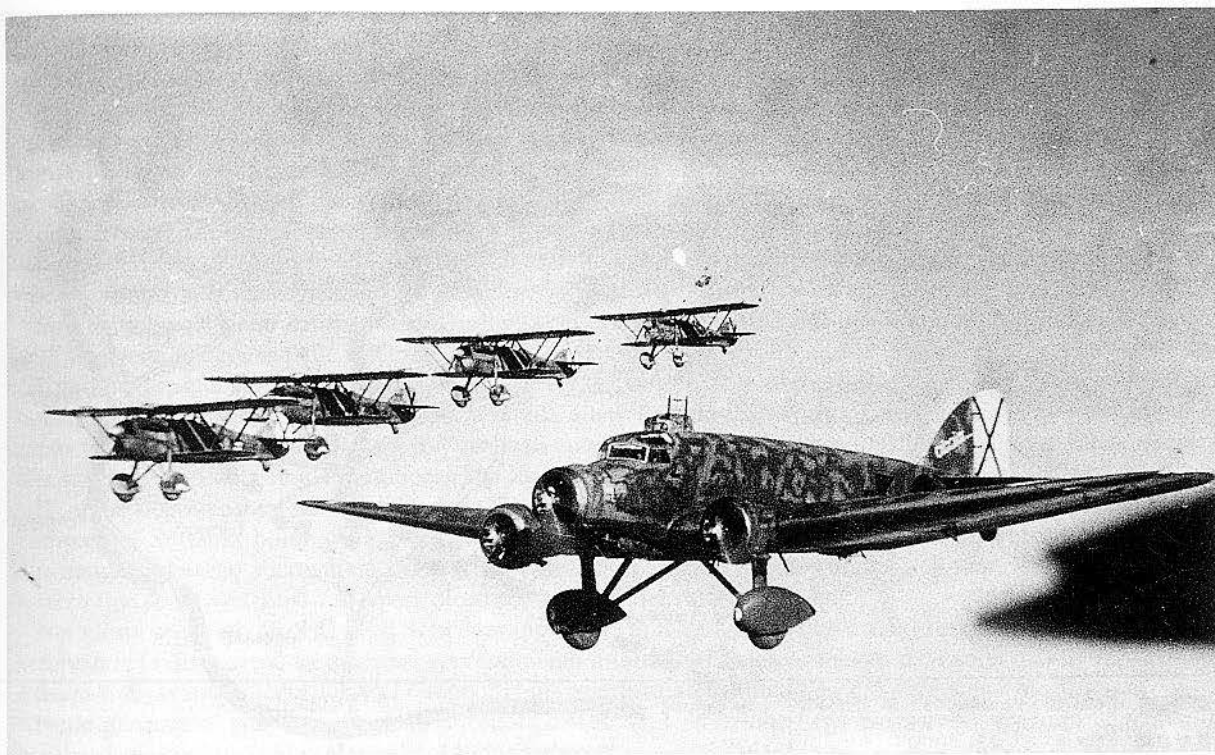
I "rossi" avevano battuto ritirata dopo la perdita di alcuni velivoli - probabilmente cinque - di cui due erano caduti sul campo stesso di Bilbao (52).

L'indomani però, la 26ª Sq. perdeva un Fiat: unico caccia legionario caduto in combattimento nel corso dell'intera battaglia per Bilbao. Nel pomeriggio sette CR della 26ª avevano scortato nove S.81 in una missione

50) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 165.

51) Rapporti attività Aviazione Legionaria Continente (MDA OMS Cart. 48 fasc. B); P. P. Laureau, op. cit. pag. 86.

52) J. Salas Larrazabal (op. cit. pag. 165) attribuisce cinque vittorie ai CR 32 del capitano Viola, mentre secondo una lettera del maggiore Casero a Ciano del 8/6/1937 gli abbattimenti furono sette (MAE, Spagna, Fdg. B. 97).



Giugno 1937. Bombardieri S.81, protetti dai Fiat del XVI Gruppo Caccia "Cucaracha", aprirono alle Brigate di Navarra la via di Bilbao. Nell'immagine : scorta diretta di quattro Fiat ad un Savoia.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

contro le batterie basche del "Cinturón de Hierro", nella zona di Vedia. Terminata la scorta ai Savoia, i CR rimanevano in crociera di caccia libera sul territorio nemico. Uno sfortunato isolato "Curtiss", sorpreso dai Fiat, era stato spicciativamente mandato al suolo. La compatta formazione della 26ª aveva proseguito il suo pattugliamento a 4.000 metri di quota, quando, sopra Somorrostro, l'attenzione del comandante, tenente Ricci, era stata attratta da indistinte sagome scure in movimento su un'ampia prateria verde fiancheggiata da un folto boschetto rettangolare.

Con una più attenta osservazione, Ricci aveva riconosciuto le tozze silhouette di alcuni "Curtiss" in fase di decollo. Un battito d'ali per richiamare l'attenzione dei gregari, un breve cenno con la mano, e Ricci aveva condotto i suoi CR in picchiata sul campo.

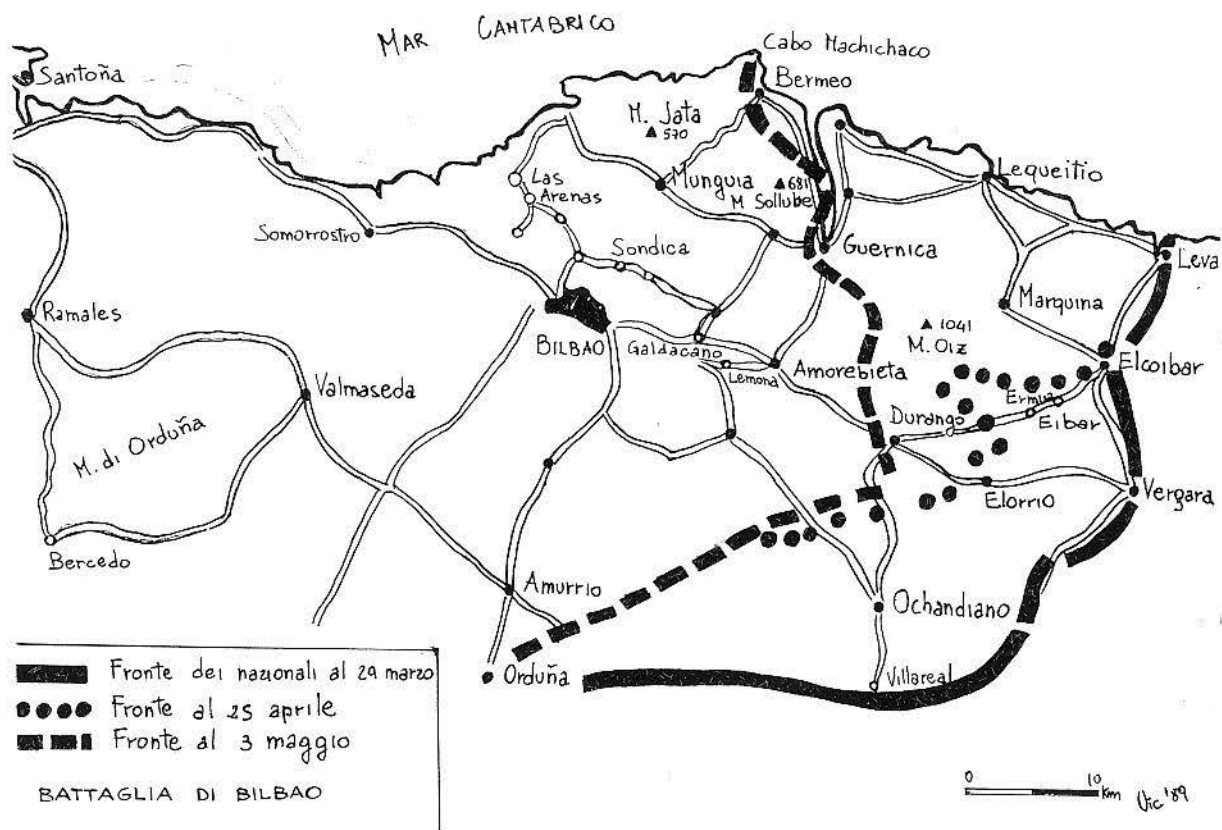
Un "Chato", colto in volo, fu immediatamente distrutto. Nei brevi minuti che seguirono, i Fiat scatenarono l'inferno sul campo. Sotto le staffilate delle SAFAT legionarie, quattro "Chato" furono incendiati e bidoni di benzina esplosero con abbaglianti fiamme scarlatte, mentre il suolo zampillava zolle di terra sollevate dai colpi.

Ma un pilota repubblicano, lo spagnolo Magrina, coraggioso e certamente più fortunato dei suoi camerati, era riuscito a portarsi in quota. L'azione dei CR era già sul finire, gli aerei stavano allontanandosi, quando Magrina, colto il momento favorevole, si era lanciato in coda al Fiat di Ricci.

Il pilota legionario, a bassa quota e con poca velocità, era senza scampo. Poco lontano, il sergente maggiore Guido Presel, colta la drammatica situazione del suo comandante, si era rapidamente portato alle spalle del "Chato". Avrebbe potuto facilmente distruggerlo, ma dalle sue armi non uscì un colpo.

Lasciato Ricci, il "Chato" si divincolò con un'agile virata puntando contro Presel ed abbattendolo.

Con Guido Presel, l'A.L. perdeva uno dei piloti con maggiore esperienza di combattimento. Era arrivato con la prima spedizione in Marocco nel luglio 1936. Con 13 vittorie confermate all'attivo, pari a quelle dell'altro asso legionario Adriano Mantelli, era uno dei migliori piloti del XVI Gruppo Caccia. Per il suo generoso ultimo gesto gli fu conferita, alla memoria, la Medaglia d'Oro al Valore Militare.



Battaglia di Bilbao, aprile-maggio 1937

Ultimo atto a Bilbao

Le fortunate azioni del XVI Gruppo nei giorni 4 e 5 giugno, avevano messo la caccia basca in condizioni di non nuocere. Nei giorni seguenti, bombardieri e ricognitori legionari volarono sul campo di battaglia senza avvistare nemmeno un velivolo nemico.

Il 3 giugno, il bimotore Airspeed Envoy del generale Mola si era schiantato nella nebbia contro una collina nei pressi del villaggio di Alcocero. Scompareva con lui l'ultimo rivale di Franco. Fu sostituito dal generale Davila alla guida della prestigiosa Armata del Nord per l'ultimo assalto alle estreme difese di Bilbao.

L'11 giugno, precedute da un imponente sbarramento d'artiglieria, le "bojnas rojas" navarresi, delle brigate I, V e VI, andarono all'assalto del "Cinturón de Hierro". Avanti ad ogni reparto marciava il "cristero", il più giovane soldato della compagnia, con il lunghissimo crocefisso - l'insegna del Cristo Re - brandito in alto perché da tutti fosse visto.

All'offensiva partecipavano sei brigate navarresi, una legionaria - le **Frecce Nere** - e reparti della **Littorio**.

La resistenza basca era dura e tenace. I lenti progressi dei primi giorni suggerirono al generale Bastico l'idea di impiegare finalmente in battaglia l'intero rinnovato Corpo Truppe Volontarie. Tutti i suoi uomini erano smaniosi di riscattare l'insuccesso di Guadalajara.

Il comandante del C.T.V. propose al Q.G. di Franco di lanciare le divisioni legionarie in due contemporanee azioni motorizzate su Arredondo e su Ramales (53). Si trattava di troncare le comunicazioni fra Bilbao e Santander, isolando le forze che difendevano il "Cinturón de Hierro" in una gigantesca sacca.

La proposta di Bastico - accolta con favore nel momento in cui le brigate di Navarra trovavano difficoltà a progredire e contemporaneamente, in Aragona, Huesca era attaccata dai repubblicani - fu poi accantonata appena Franco intravide che la battaglia per Bilbao si avviava alla conclusione.

53) MAE, Spagna, Fdg. B. 13 "Relazione della battaglia di Santander".

Le solite ragioni di prestigio e di politica interna avevano indotto il "Caudillo" a negare agli italiani del C.T.V., stranieri quantunque alleati, una parte di rilievo nel primo importante successo che le sue armate stavano finalmente per conseguire, quattro mesi dopo il sanguinoso fiasco dell'offensiva sullo Jarama.

Il 18 giugno, alla vigilia della caduta di Bilbao, il comando nazionalista aveva ordinato alla brigata **Frecce Nere**, che pure era italiana solo per un terzo, di non muovere oltre l'estuario di Bilbao, appena occupato dai legionari, ignorando la richiesta del comando di brigata che intendeva cooperare alle ultime fasi della battaglia, occupando le alture a Nord della capitale basca (54). Però, a tarda sera del 19, quando Bilbao fu occupata, reparti delle **Frecce Nere** entrarono ugualmente nella città a fianco delle unità navarresi.

Il presidente basco Aguirre ed i resti del suo esercito ebbero così una più facile ritirata passando per le strade lasciate aperte dalla mancata azione su Ramales.

Sull'esito finale della campagna di Biscaglia, aveva potentemente influito il continuo pesante intervento dell'aviazione in ognuna delle fasi cruciali.

Il giorno 11, quando era stata infranta la prima linea del "Cinturón de Hierro", cinque poderose azioni dei bombardieri legionari avevano spianato la strada alla I Brigata di Navarra. Più di trentacinque tonnellate di esplosivi avevano colpito il Bizcargui, i centri di comunicazione ed i comandi di Devio ed i reparti di rincalzo che si spostavano sulla strada Larrabueza Ugalde (55).

Il giorno dopo, anche i bombardieri della Condor erano intervenuti nel più grande bombardamento di tutta la campagna. Settanta bombardieri, fra Junkers, Heinkel He 111, Savoia S.79 e S.81, protetti dall'intera **Cucaracha**, si erano alternati sul fronte della I Brigata rovesciandovi un centinaio di tonnellate di bombe, che misero fine ad un violentissimo e pericoloso contrattacco dei valorosi baschi.

Nei giorni seguenti, gli S.81 e gli S.79 avevano aperto ai navarresi la strada sino al cuore della capitale basca, seminando la distruzione su qualsiasi apprestamento militare del nemico. Intanto dai campi di Vitoria, Logroño e Soria si levavano i caccia del XVI Gruppo, vigili guardiani dei bombardieri italiani e tedeschi.

Nelle giornate di giugno, precedenti la caduta di Bilbao, l'Aviazione Legionaria aveva eseguito 22 azioni di bombardamento, lanciando sul nemico 140 tonnellate di esplosivi (56).

L'11 si era però avuta una delle solite fulminee tipiche incursioni di sette SB 2 sopra Logroño: con bombe tirate alla brava e molta fretta di filarsela prima dell'intervento dei Fiat.

La visita era stata restituita da cinque S.79, che il 14 si erano solennemente ed accuratamente ripassati il campo di Somorrostro, con una sessantina di bombe da 50 Kg. depositate sulle piste e sulle aree di decentramento mimetizzate entro il boschetto. Dopo questa azione, la caccia nemica sembrò essersi eclissata. Unica ad opporsi era rimasta la contraerea.

Il 17, un S.81, impegnato a battere da bassa quota trincee a Nord-Ovest di Bilbao, rientrava danneggiato.

La mancanza di opposizione sul fronte basco aveva permesso al comando dell'A.L. di mettere a disposizione del fronte aragonese le squadriglie 24^a e la 25^a, che il 18 giugno si spostarono sul campo di Alfamen per fronteggiare gli attacchi contro Huesca. Per l'appunto nella giornata medesima, Huesca era stata oggetto di un massiccio attacco aereo attuato da due squadriglie di SB 2, tre di R-Z, due di "Chato" e tre di "Mosca".

Sebbene i repubblicani avessero radunato contro Huesca più di un centinaio di velivoli, l'iniziativa aerea passò in mano nazionalista i cui Ju 52 ed aerei d'assalto bene protetti dai Fiat delle due squadriglie legionarie e del Gruppo 2-G-3 diedero il colpo di grazia alla ambiziosa offensiva repubblicana.

54) F. Belforte, op. cit. Vol. III, pag. 158.

55) J. Salas Larrazabal (op. cit. pag. 165) ritiene decisive le azioni compiute l'11 giugno dai bombardieri nazionalisti, senza però precisare che esse erano state interamente effettuate dai gruppi da bombardamento legionari XXIV e XXIX.

56) F. Belforte, op. cit. Vol. III, pag. 158.

CAPITOLO XV

BRUNETE

Per la salvezza del Nord

Dopo mesi di delusioni ed incerte speranze, con la conquista di Bilbao le armi nazionaliste ritrovavano la via per una vittoria, di prestigio e risonanza, dimenticati dall'ormai lontano febbraio, quando i volontari italiani del C.T.V. erano entrati in Màlaga.

Nelle battaglie della Biscaglia, le magnifiche brigate di Navarra avevano restaurato il prestigio delle armi nazionaliste. Soddisfatto infine l'orgoglio nazionale, Franco non aveva quindi più potuto ignorare le pressanti richieste del generale Bastico, anelante ad ottenere per il rinnovato Corpo Truppe Volontarie l'occasione di riscattare il rovescio di Guadalajara.

Alla fine gli italiani avevano ottenuto una parte di rilievo nell'imminente offensiva contro Santander, il cui inizio era previsto per il 7 luglio.

Era tuttavia prevedibile che il governo di Valencia non sarebbe rimasto inerte spettatore. Con assidue cure l'Esercito del Centro era stato trasformato in un potente strumento militare. Truppe numerose, bene inquadrare, modernamente armate, dotate di elevato spirito combattivo, davano ai comandi repubblicani la fiducia di sconfiggere il nemico e di obbligarlo nel contempo a sospendere l'offensiva al Nord.

In ogni caso, un forte attacco repubblicano avrebbe concesso alle provincie di Santander e delle Asturias il tempo per riorganizzarsi e continuare a tenere i nazionalisti fissati su un secondo fronte. Fintantoché quest'ultimo fosse esistito, mai Franco avrebbe potuto radunare forze sufficienti per un'altra offensiva contro Madrid.

Dopo le battaglie dello Jarama e di Guadalajara, il primo ministro Caballero aveva tenacemente sostenuto la necessità di attaccare i nazionalisti in Extremadura, alla stretta di Mèrida: il punto più critico dell'intero loro schieramento. Con un'avanzata di una quarantina di chilometri era possibile spezzare in due il territorio nazionalista, separando l'Andalucia dalle provincie settentrionali.

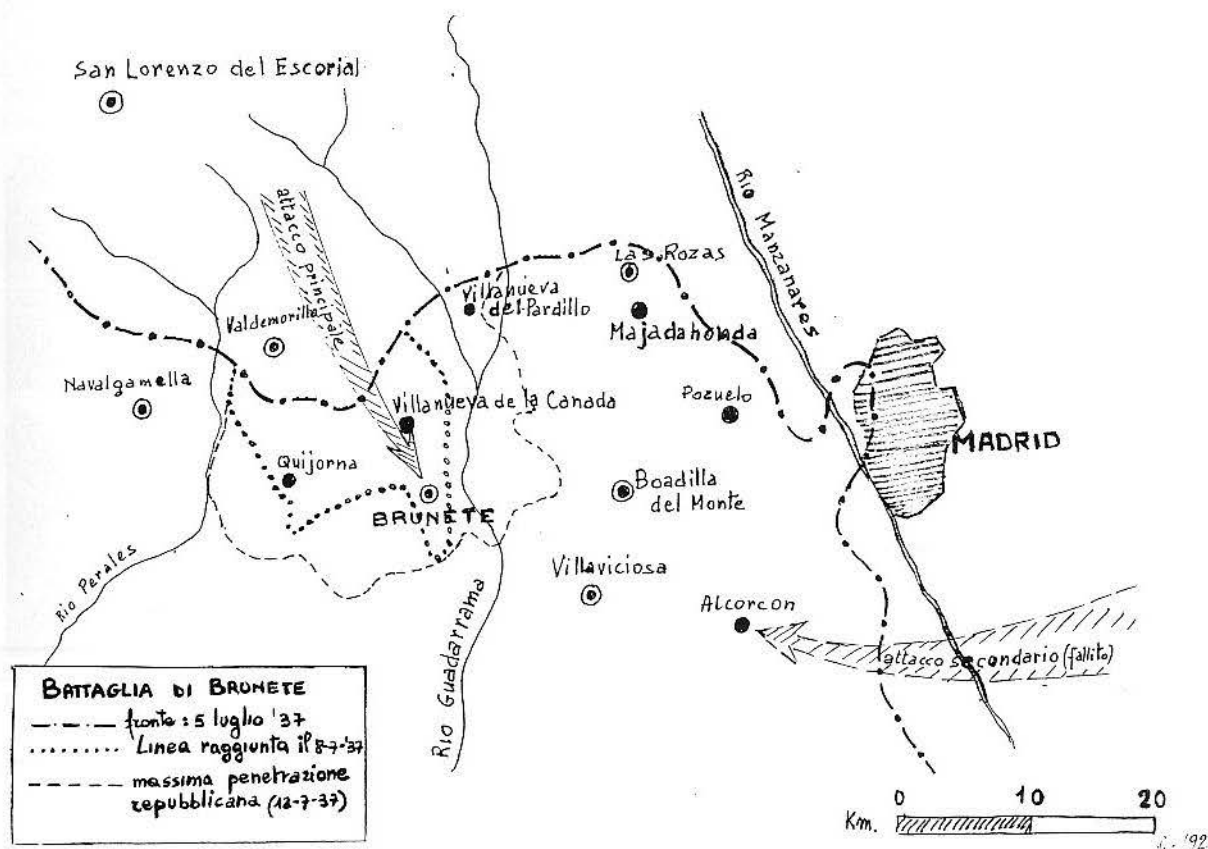
Ma il 18 maggio 1937, Juàn Negrin aveva sostituito Caballero alla guida del governo. Sebbene socialista moderato, Negrin, molto più incline del suo predecessore a collaborare con il partito comunista, aveva accettato i suggerimenti dei consiglieri sovietici per un'offensiva sul fronte di Madrid.

Probabilmente, l'intuizione del vecchio Caballero avrebbe avuto molto più successo del piano proposto dai sovietici ed elaborato dall'efficientissimo generale Rojo, capo di Stato Maggiore del generale Miaja.

Fu progettato un classico attacco a tenaglia sui fianchi del grande saliente nazionalista fra i corsi dello Jarama e del Guadarrama.

Le forze radunate erano imponenti: 85.000 uomini - aumentati a 125.000 nel corso della battaglia - appoggiati da 129 carri armati russi T-26, da 43 autoblindo e da 217 pezzi d'artiglieria.

Due corpi d'armata (V e XVIII) dovevano aprire un varco nelle linee a Ovest di Madrid, fra Villanueva del Pardillo e Navalgamella, ed irrompere puntando su Boadilla del Monte -al centro del saliente, dove era previsto il congiungimento con il II Corpo d'Armata - l'altra branca della tenaglia - che doveva attaccare, fiancheggiato dal III Corpo d'Armata, partendo da Sud-Est di Madrid.



Battaglia di Brunete, luglio 1937

Se la manovra fosse riuscita, i reparti nazionalisti attestati sul fronte della capitale sarebbero stati accerchiati.

Il concentramento di truppe e mezzi per l'operazione erano iniziati nell'ultima decade di giugno, mentre tutti i reparti aerei disponibili venivano approntati per l'impiego (1)

Le forze aeree nel giugno 1937

A quell'epoca, una consistenza di oltre 400 efficienti apparecchi moderni dava all'aviazione repubblicana un ancora sensibile margine di superiorità su quella avversaria.

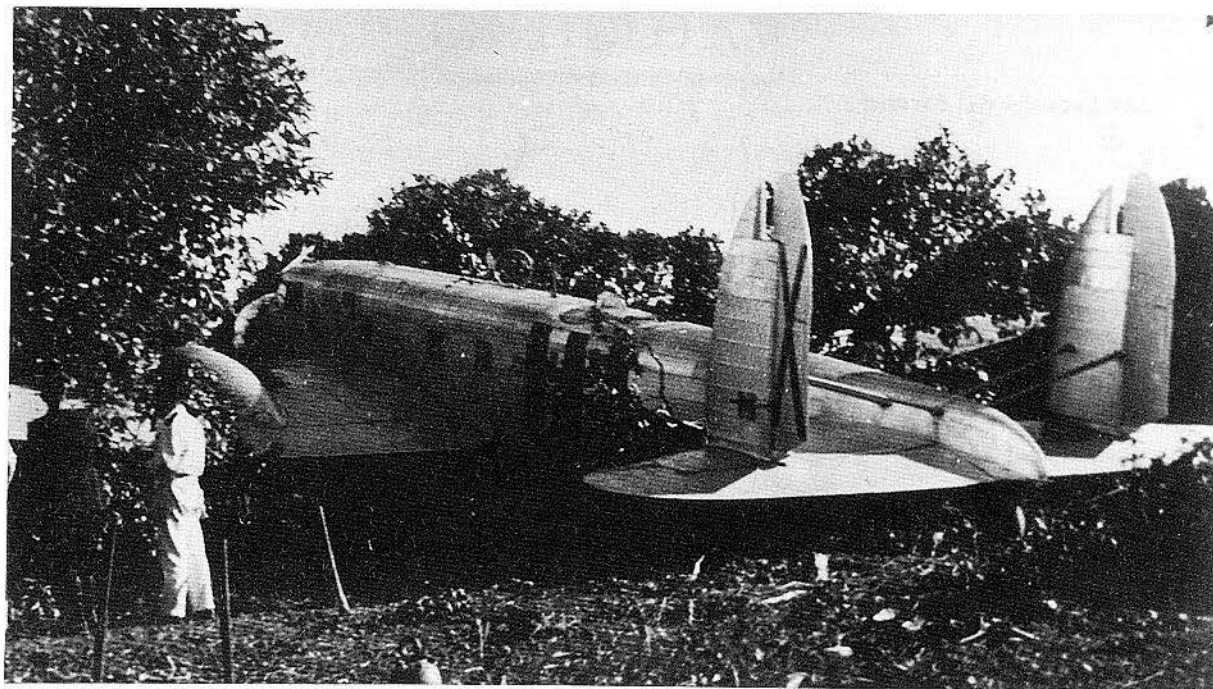
La spina dorsale dei reparti da combattimento era costituita da 300 aerei di costruzione russa, mentre un altro centinaio di velivoli - i più importati dalla Francia e dalla Cecoslovacchia e di non disprezzabili capacità belliche - era impiegato su fronti secondari e per la difesa aerea delle città e delle coste.

I nazionalisti potevano opporre un totale di 351 velivoli, di cui però 28 erano dislocati fuori dalla penisola - in Marocco ed alle Baleari - ed altri 38 erano antiquatissimi Breguet XIX e Dragon Rapide.

La potenza aerea repubblicana poggiava principalmente sulla massa dei caccia sovietici - 90 "Rata" e 105 "Chato" - che soverchiava nel rapporto di tre a due i 122 Fiat CR 32 ed i 13 Messerschmitt Bf.109 B1, di cui disponevano i nazionalisti (2).

1) Per le forze ed il dispositivo di battaglia dell'Esercito Repubblicano a Brunete cfr.: Ramón Salas Larrazabal, op. cit. pagg. 1216 e 1224.

2) Origine dati aviazione nazionalista: Estado Mayor del Aire, Distribucion de las Fuerzas Aereas, dia 9 de Junio del 1937, MDA OMS Cart. 48/B. Origine dati aviazione repubblicana: A. Nassaes, op. cit. pag. 202; Ramón Salas Larrazabal, op. cit. pagg. 1130.



Tablada, 11 giugno 1937, atterraggio duro per uno dei primi tre Fiat BR.20 inviati in Spagna. Sulla finitura alluminata del BR : le insegne nazionaliste e le bande nere di trasferimento in volo via Palma de Mallorca.
(foto Prospero Nuvoli)

Da tempo infatti gli Heinkel He 51 - 49 esemplari in linea alla fine di giugno - erano stati declassati dal ruolo di caccia a quello di assaltatori.

Gli spagnoli erano stati gli ultimi ad impiegare gli He 51 in reparti caccia sul fronte d'Aragona, ma pure questi, abbandonati i biplani tedeschi, erano stati di recente trasferiti a Sevilla per il "passaggio" sui nuovi Fiat CR 32, di cui era imminente la fornitura da parte del governo italiano.

Il personale di volo dell'aviazione repubblicana era ancora in maggioranza russo. Molti, fra i piloti sovietici arrivati in Spagna nell'ottobre dell'anno precedente, avevano ricevuto il cambio da loro connazionali.

Alla fine del giugno 1937 l'Aviación Militar governativa aveva in forza, oltre ai russi ed ai mercenari stranieri, 400 piloti spagnoli, fra i quali 70 reduci dal primo corso di pilotaggio tenutosi a Kirovabad in Unione Sovietica (3).

Il generale "Douglas" (Jacob Shmushkievitch) era stato sostituito da Mitrofan Nedelin nel ruolo di consigliere - in pratica di comandante di fatto - dell'Aviación Militar (4).

Nedelin aveva riunito per la nuova offensiva il più alto numero di velivoli, mai prima d'allora impiegato in una sola operazione.

Sui campi attorno a Madrid erano stati concentrati circa 180 apparecchi fra cui dieci squadriglie di caccia (con circa 120 aerei ripartiti fra 7 squadriglie di "Chato" e 3 di "Mosca"), un gruppo d'assaltatori (25° Grupo "Natacha" con 30 R-Z) ed un gruppo da bombardamento (24° Grupo "Katiuska" con 30 Tupolev SB 2). Nelle squadriglie caccia sette comandanti su dieci e quasi tutti i piloti erano russi, mentre nel bombardamento e nell'assalto molti erano gli spagnoli (5).

3) A. Nassaes, op. cit. pag. 201.

4) Ibidem.

5) I comandi nazionalisti stimarono che l'aviazione repubblicana avesse, sparsi nei campi attorno a Madrid, circa un centinaio di velivoli, aumentati a 150 al momento dell'attacco, togliendoli dal fronte aragonese e dalle basi di Albacete (C.T.V. Ufficio "I" Attività dell'Aviazione s. d., MDA OMS Cart. 72/A).

Erano molti di più secondo R. Salas Larrazabal (op. cit. pag. 1274) e A. Nassaes (op. cit. pag. 202). In realtà nel corso della battaglia l'aviazione repubblicana mise in campo altri aerei per ripianare le perdite giornaliere, attingendoli dalle basi deposito del Levante sino al loro esaurimento (Attività dell'Aviazione s. d., già cit.).

La battaglia

Nella notte fra il 5 ed il 6 luglio, gli uomini della XI Divisione di Enrique Lister uscirono in silenzio dalla pineta di Valdemorillo, infiltrandosi in un punto non presidiato dal nemico, fra Quijorna e Villanueva de la Canada.

Il settore attaccato era tenuto da una mezza divisione nazionalista, i cui comandi stavano a Brunete, 10 chilometri più addietro.

Poco dopo l'alba l'XI, fiancheggiata da altre quattro divisioni XLVI e XXXV all'ala sinistra, XV e XLV all'ala destra - aveva conquistato d'impeto Brunete.

Malgrado l'accurata pianificazione delle operazioni, Lister aveva dovuto guadagnarsi il successo senza il concorso dei carri, rimasti indietro, nè quello dell'aviazione, arrivata in ritardo sul campo di battaglia.

Alle due estremità della breccia aperta da Lister, i presidi di Quijorna e di Villanueva de la Canada, sebbene colti di sorpresa, avevano vigorosamente resistito. Invece di accerchiare e superare queste due isolate sacche di resistenza, i repubblicani avevano caparbiamente impegnato tutte le loro risorse nella conquista delle località, mentre Lister rimaneva inchiodato a Brunete, privo dei mezzi per sfruttare il successo iniziale poiché carri armati e artiglieria stavano a Villanueva ed a Quijorna.

Infine i due capisaldi erano caduti, rispettivamente il 7 ed il 9; poi, nei tre giorni successivi, in un'atmosfera resa apocalittica dai bombardamenti degli aerei e dell'artiglieria, dal caldo atroce, dal tanfo dei morti, il XVIII ed il VI Corpo d'Armata, avevano strappato con furibondi assalti ancora qualche chilometro ad Est ed a Ovest di Brunete.

Oramai il Quartiere Generale di Franco aveva rinforzato le sue linee con reparti prelevati da tutti i fronti.

Sospesa all'ultimo istante l'offensiva contro Santander, la IV e V Brigata di Navarra erano state trasferite dal Nord al fronte di Brunete assieme a reparti aerei della Condor ed a gruppi da caccia legionari, mentre i nuovi bombardieri veloci italiani, S.79 e Fiat BR.20, lanciavano i loro attacchi dalla base di Soria.

La penetrazione del II Corpo d'Armata repubblicano a Sud-Ovest di Madrid era fallita sino dal primo giorno, pertanto la crescente reazione nazionalista poté concentrarsi subito nella zona di Brunete, costringendo gli assalitori alla difensiva.

Mentre i soldati repubblicani mettevano mano alla pala per scavare trincee, Franco si preparava alla controffensiva con il neocostituito **Corpo d'Esercito di Manovra** forte di 80 battaglioni e 65 batterie affidati al generale Varela (6).

Il 18, una tempesta di obici triturrò a lungo le trincee repubblicane prima che le fanterie nazionaliste scattassero all'assalto sia a Sud di Brunete, sia su entrambi i fianchi del saliente conquistato dal VI e XVIII corpo d'armata. Nel cielo intanto gli aerei si affrontavano nei combattimenti più violenti e più decisivi dell'intera battaglia.

Per un paio di giorni i soldati repubblicani arginarono i feroci assalti delle truppe di Varela, ma alla fine gli uomini cominciarono a cedere.

I combattenti dell'XI Divisione erano ininterrottamente in azione da quattordici giorni in condizioni atroci: caldo, sete, mancanza di riposo, sotto il continuo fuoco dei cannoni e dei bombardieri, anche nelle ore notturne. Le loro perdite avevano raggiunto già il 50% degli effettivi, ed il sistema nervoso dei soldati aveva cominciato a cedere; molti erano stati colpiti da choc (7).

Ricevuti altri rinforzi, il 24 luglio, Varela riuscì a riprendere Brunete e circa la metà dei 100 chilometri quadrati inizialmente conquistati dall'**Esercito del Centro**, però il 26 sospese i combattimenti.

Ambedue gli avversari erano esauriti. Le perdite erano state enormi.

Nel corso di 20 giorni di accaniti scontri, 125.000 repubblicani avevano impegnato su un fronte di pochi chilometri quasi altrettanti nazionalisti, perdendo 25.000 uomini - fra i quali il fior fiore delle brigate internazionali - mentre i loro avversari avevano pagato il loro innegabile successo difensivo con 10.000 uomini e 23 aerei (8).

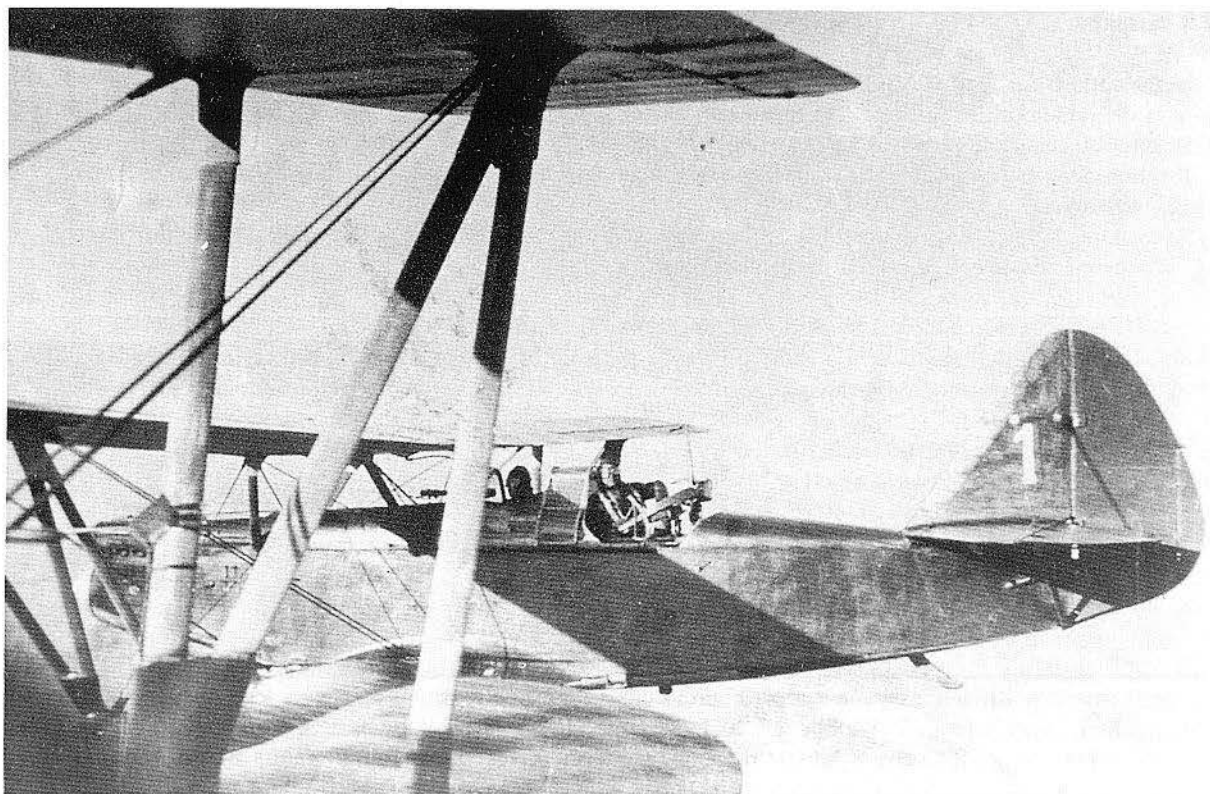
In cielo la battaglia era stata combattuta sino dal primo giorno con non minore violenza ed impegno di quella terrestre.

Il 6 luglio, alle 6 del mattino, una massa di "Natacha", "Rasantes" e "Katiuskas", aveva sorvolato il fronte puntando sulle retrovie nazionaliste per attaccare batterie, comandi e riserve situati sulle direttrici di marcia delle divisioni repubblicane.

6) E. Faldella, op. cit. pag. 374. Il generale Bastico riferì che il "Cuartel General" di Franco era stato colto di sorpresa dall'offensiva repubblicana nonostante segnalazioni dell'Ufficio "I" del C.T.V., precise anche sulla zona d'attacco, inviate nei mesi di maggio e giugno (Rapporto N° 2012/14, 5 agosto 1937, Reparto Operazioni del C.T.V., "Considerazioni sulla 4ª battaglia di Madrid", MDA OMS Cart. 72/A).

7) E. Lister, op. cit. pag. 155.

8) H. Thomas, op. cit. pag. 488. Secondo H. Thomas, i nazionalisti persero 23 aerei: cifra sottostimata come risulta dalla nota (22).



Assaltatore Polikarpov R-Z "Natacha" della 50ª Escuadrilla. Gli R-5 dei Grupos 20 e 25 furono duramente impegnati a Brunete, dove subirono perdite disastrose ad opera dei Fiat CR.32 del XXIII Gruppo Caccia di Zotti e del 2-G-3 di J. Garcia Morato.

(Archivio Juan Arraez Cerdà)

Le 13 squadriglie da caccia del comandante Ivan Kopets dovevano tenere sotto controllo il campo di battaglia sino alle 7,20, mentre i bombardieri ultimavano le loro missioni, indi dovevano abbassarsi per mitragliare a volo radente le riserve nazionaliste.

Al momento in cui si pronunciava l'attacco repubblicano, in tutto il settore vi erano ventuno caccia Fiat del XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**, con le squadriglie 19ª e 20ª, di stanza a Torrijos agli ordini del maggiore Zotti, mentre a Griñon, gli spagnoli tenevano tre RO 37 del Grupo 1G-12 del comandante Ansaldo (9)

L'attacco repubblicano, arrivato di sorpresa, aveva colto la Condor e l'Aviazione Legionaria mentre stavano trasferendo i loro aerei su aeroporti a ridosso del fronte di Santander.

Gli S.81 delle squadriglie 213ª e 214ª erano appena arrivati sul campo di Saldaña assieme a una sezione di cinque CR della 18ª, nel frattempo la 24ª Sq. Caccia aveva lasciato Zaragoza per la base di Vitoria: tuttocìò mentre 250 chilometri più a Sud, i pochi caccia del XXIII Gruppo stavano per affrontare la più grossa concentrazione di aerei repubblicani apparsa sopra un campo di battaglia spagnolo.

Tuttavia, alle ore 7 antimeridiane del 6, i piloti di dodici Fiat dell'**Asso di Bastoni** avevano impegnato con abilità e determinazione il primo combattimento aereo della battaglia di Brunete.

Arrivati in un cielo ribollente di velivoli nemici, i piloti legionari avevano subito avvistato una formazione di dodici "Natacha", scortata da tredici "Chato" e, più lontani, sopra Villanueva de la Canada, altri nove "Mosca".

Era stata un'azione breve ed intensa. Con abile tattica i CR si erano prontamente divisi in due pattuglie. Quattro erano piombati come falchi in picchiata sopra i "Natacha", abbattendone due in fiamme prima che i "Chato" della scorta potessero intervenire. Gli altri otto avevano audacemente assalito i "Mosca" scompaginandone la formazione.

9) Cinque CR 32 della 18ª Squadriglia Caccia (XXIII Gr. C. T.) stavano trasferendosi da Olmedo a Saldaña per partecipare all'offensiva contro Santander, mentre un'altra sezione era rimasta a Soria per la protezione della base (MDA OMS, Diario A.L. Cart. 64/B). Per le forze aeree nazionaliste cfr.: Estado Mayor del Aire, Distribucion de las Fuerzas Aereas, dia 6 de Julio del 1937, MDA OMS Cart. 48/B.

Proprio nella stessa ora l'XI Divisione di Lister stava attaccando Brunete, dopo avere invano atteso il promesso appoggio della propria aviazione d'assalto (10).

Due ore dopo, nella stessa zona, nove CR avevano tentato di portarsi con la consueta tattica dell'attacco in picchiata sulla scia di nove SB 2, reduci dal bombardamento di Navalcarnero. I veloci bimotori avevano incassato alcuni colpi, però erano riusciti a distanziare i Fiat danneggiandone uno, il quale, con la tubazione dell'olio troncata da un'esplosiva, aveva dovuto cercarsi un'atterraggio di emergenza entro le linee nazionaliste.

Il cielo sopra la zona di combattimento era percorso da formazioni di quaranta o cinquanta velivoli repubblicani, ma per nulla impressionati i piloti legionari erano tornati ancora due volte sul fronte prima di sera.

Nel pomeriggio, otto CR della 18ª, al comando del capitano Larsimont, si erano battuti con venti "Chato" distruggendone cinque, contro la perdita del sottotenente Mario Vercellio.

Più tardi, altri sei CR guidati dal maggiore Zotti puntavano dall'alto su nove "Mosca" intenti a mitragliare a bassa quota le truppe nazionaliste.

Cadevano quattro "Mosca", fra i quali quello del russo Khosianov, ma un CR atterrava fuori campo con il motore danneggiato ed un'altro si danneggiava al rientro a Torrijos.

Nei combattimenti della giornata i caccia Fiat avevano consumato 7061 colpi da 12,7 mm, ovvero in ogni combattimento ciascun caccia ne aveva sparati una media di 200: indice dell'impegno e della determinazione con la quale le due squadriglie legionarie si erano opposte all'aviazione nemica. Nondimeno, forti del numero, assaltatori e bombardieri repubblicani avevano fatto sentire il loro peso sul campo di battaglia; le retrovie nazionaliste erano state spazzate dagli attacchi dell'aviazione.

La caccia nemica non era invece pervenuta ad evitare le fulminee e micidiali puntate dei Fiat di Zotti, che, seppure in numero esiguo, avevano imposto un non disprezzabile pedaggio all'Aviación Militar di Valencia (11).

All'indomani, l'Aviazione Legionaria, grazie all'agile organizzazione messa a punto dal generale Bernasconi, fu la prima a fare accorrere propri aerei sul campo di battaglia. Il maggiore Casero guidò diciassette CR delle squadriglie 24ª e 26ª del XVI Gruppo, dalla base di Vitoria al campo di Avila, 65 chilometri a Nord-Ovest di Brunete.

L'8, atterrarono ad Avila altri cinque CR della 24ª, ai quali, il giorno dopo, s'aggiunsero nove CR della 25ª Squadriglia provenienti da Zaragoza, da dove, sino al giorno prima, avevano operato in appoggio alle azioni degli Heinkel 46 spagnoli sul fronte d'Aragona.

Il 9, ai Fiat di Casero, si affiancarono cinque CR del 2G-3 nazionalista frettolosamente messi a punto dalle officine di Tablada, dove erano in revisione. A questi l'indomani s'aggiunsero altri due CR, uno dei quali pilotato dall'asso Garcia Morato.

10) E. Lister, op. cit. pag. 153.

11) Il 6 luglio, primo giorno delle battaglie di Brunete, la dislocazione dei reparti aerei era la seguente:

AVIAZIONE LEGIONARIA - DISLOCAZIONE REPARTI

Comando Tattico: Medina Pomar

Saldaña:	Comando 21º Stormo Bombardamento Comando 24º Gruppo Bombardamento (S. 81) – 213º, 214º, 215º Squadriglia da Bombardamento (S. 81) Sezione 18º Sq. Caccia
Soria:	Comando 29º Gruppo Bombardamento Veloce (S.79, BR.20) 280º, 281º Sq. da Bombardamento (S.79) Sezione BR 20 65º Sq. (Breda 65) Sezione 18º Sq. Caccia
Villarcayo:	Comando 6º Gruppo Caccia "Gamba di Ferro" 31º, 32º Sq. Caccia 26º Sq. Caccia (del 16º Gr.)
Zaragoza:	Comando 16º Gruppo Caccia "Cucaracha" 25º Sq. Caccia
Vitoria:	24º, 25º Sq. Caccia (16º Gr.)
Logroño:	120º, 128º Sq. Osservazione Aerea (RO 37)
Torrijos:	Comando 23º Gruppo Caccia "Asso di Bastoni" 18º, 19º Sq. Caccia

(origine: Telegramma in data 7. 7. XV (1937) a Gabaereo Roma f. to Bernasconi; MAE Spagna Fdg. B. 117)



A sinistra, il maggiore Zotti (al centro con carte in mano) audace condottiero del XXIII Gruppo Caccia nei cieli di Brunete. Alla sua destra il capitano Nobili.
(Museo Caproni di Taliedo)

A destra, accanto al suo Chato, il mercenario americano Harold Dahl, abbattuto il 12 luglio 1937 sopra Villanueva de La Canada da un Fiat della "Cucaracha".
(Archivio Patrick Laureau)

L'aviazione nazionalista spostò inoltre nel settore di Brunete sei Ju 52, undici "Praga" - bombardieri leggeri Aero 101 cecoslovacchi ordinati dai repubblicani e catturati a bordo del piroscafo panamense Hordena - undici He 45 ed alcuni He 51.

Infine la Legione Condor stabilì ad Avila nove Messerschmitt Bf.109 della squadriglia **Zilinder Hutt** assieme a due Dornier Do 17 ed a dieci He 70, mentre una trentina fra Ju 52, Heinkel 111 e Do 17 posero la loro base sui campi di Arauzo e Matacàn (Salamanca), le due squadriglie di Heinkel He 51 si sistemarono a Herrera (Toledo).

I primi tre caccia Bf.109 comparvero nel cielo della battaglia l'8 luglio, assieme ai Fiat del XVI Gruppo, ma, nella giornata del 7, le due squadriglie di Zotti avevano ancora una volta sostenuto da sole l'intero peso dell'aviazione repubblicana, scatenata con massicce ondate sulle retrovie nazionaliste per interdire l'arrivo di rinforzi a Villanueva de la Canada.

Intorno alle 7,40, nel cielo sopra Navalgamella, Zotti aveva guidato quattordici CR 32 in una accanita zuffa contro ventinove "Rata" e nove "Curtiss".

Sebbene il numero dei velivoli nemici fosse schiacciante, i piloti legionari grazie al loro abituale atteggiamento aggressivo avevano inflitto sensibili perdite agli avversari.

Il combattimento era stato iniziato con un attacco a sorpresa dei Fiat, in volo a 3.000 metri di quota, sopra nove "Chato", 1.000 metri più in basso.

I piloti repubblicani si erano accorti dei Fiat solo nel momento in cui questi, lanciati in picchiata con Zotti in testa, stavano già aprendo il fuoco.

Subito centrati, due caccia repubblicani si erano incendiati. Ancora un altro paio di minuti di giostra, ed un altro "Chato" era caduto avvitandosi in una lenta spirale di fumo. A bordo di uno degli I-15 abbattuti, trovava la morte il russo Tcherkassov. Mentre la mischia volgeva al termine, intervenivano otto "Mosca" che avevano scortato nella zona alcuni "Natacha".

Il combattimento era già difficile per i caccia legionari, quando intervenivano pure altri venti "Mosca". Zotti, con l'aereo colpito, doveva rientrare. Il sergente maggiore Gino Passeri, ferito gravemente, capottava e moriva atterrando sul campo di Griñon.

Però, anche i "Rata" pagavano lo scotto: tre venivano abbattuti. A queste vittorie faceva seguito quella del sergente maggiore Mattei, il quale, al rientro dal combattimento, sorprende ed abbatteva sopra Pasuelo un SB-2, però, con il caccia incendiato dalle raffiche dell'ostinato mitragliere repubblicano, era a sua volta era costretto a lanciarsi col paracadute.

Come prima accennato, l'8 luglio era entrato in azione il XVI Gruppo assieme a tre Bf.109 tedeschi, però il combattimento della giornata era ancora una volta toccato ai Fiat del XXIII. Di scorta a bombardieri nazionalisti sul fronte, i Fiat di Zotti avevano difeso la loro formazione dall'attacco di un grosso gruppo di "Rata", abbattendone quattro.

Il mercenario americano Frank Tinker, coinvolto nel combattimento ai comandi di un "Mosca" della squadriglia del russo Lakeev, aveva rivendicato l'abbattimento di un CR. In realtà un caccia legionario, lievemente danneggiato, era stato obbligato ad atterrare fuori campo nei pressi di Santa Cruz.

Il 9, sul fronte di Brunete agivano complessivamente una cinquantina di Fiat dei Gruppi legionari XVI e XXIII, cinque Fiat degli spagnoli ed una mezza dozzina di caccia Messerschmitt della 2ª Jagdstaffel della Condor.

Il 10, entravano in azione da Soria gli S.79 del XXIX Gruppo al comando del maggiore Aramu, che bombardavano sia al mattino, sia nelle prime ore del pomeriggio, truppe repubblicane nei settori di Valdemorillo e Villanueva del Pardillo. Gli stessi obiettivi vennero battuti per tre giorni consecutivi da formazioni miste di cinque o sei S.79 con uno o due Fiat BR.20 della 230ª Squadriglia alle loro prime missioni belliche, pilotati dal capitano Nello Brambilla e dai tenenti Eduardo Agnello e Vittorio Piccinelli. Una pioggia di bombe da 50 Kg. e spezzoni, che si aggiungeva a quella rovesciata dagli Junkers tedeschi e spagnoli e dagli Heinkel 111 sui battaglioni repubblicani, sulle loro batterie, sulle sedi di comando, sulle colonne di autocarri, sconvolgendo ogni metro quadro del ristretto fronte.

All'azione dei bombardieri in quota, si aggiunsero incessanti attacchi a volo radente degli aerei d'assalto tedeschi e nazionalisti che - secondo il capo di stato maggiore dell'esercito repubblicano, generale Vicente Rojo - obbligarono le sue truppe a stare sdraiate al suolo, togliendo loro ogni capacità di difesa e manovra (12).

La supremazia aerea repubblicana, dapprima contenuta, stava rapidamente scemando. Nel pomeriggio del 12, tredici CR del XVI Gruppo, di scorta a bombardieri Junkers, avvistavano sopra Villanueva de la Canada una trentina di caccia fra "Rata" e "Curtiss". Erano la 1ª, 3ª e 4ª squadriglia "Mosca", e due squadriglie di "Chato".

Convinti che la migliore difesa era l'attacco, i piloti legionari si lanciarono senza esitazione contro i repubblicani impegnandoli in un combattimento manovrato, protrattesi per più minuti. Alla fine i CR avevano quasi esaurito l'intera riserva di munizioni, ma potevano reclamare nove vittorie: cinque "Curtiss" e quattro "Rata".

Restavano uccisi: Minaev, comandante della 4ª "Mosca", Karov e Sheliganov piloti di "Chato". Fra gli abbattuti erano i "Chato" di due piloti di ventura, lo jugoslavo Bozhko Petrovic e l'americano Harold Dahl. Quest'ultimo, riuscito a lanciarsi, fu catturato dai nazionalisti che, prima lo condannarono a morte, poi lo graziarono in seguito all'intervento del governo degli Stati Uniti (13).

Nella stessa giornata un altro "Chato" repubblicano era distrutto ad opera della squadriglia di Morato, uno dei cui piloti, il capitano Bermúdez de Castro perdeva la vita nello scontro.

Nel frattempo due squadriglie di "Mosca", fra le quali quella di Ivan Lakeev, decollate da Alcalá de Henares per scortare alcuni Rasantes sul fronte, si erano impegnate contro una formazione della Condor, protetta ad alta quota da Messerschmitt Bf.109, che rivendicarono sei vittorie.

Il 13, i Messerschmitt affrontarono, sopra Villaverde, una formazione di "Chato" e "Mosca" abbattendo tre velivoli contro la perdita del Bf.109 del sottufficiale Guido Honess. Il solito Frank Tinker, oltre ad attribuirsi la distruzione del Messerschmitt, affermò pure, con indubbia millanteria, che la sua formazione aveva già distrutto otto Fiat ed un Heinkel. Tuttavia gli unici Fiat perduti nei giorni dal 9 al 13 luglio risultano essere due velivoli del XVI Gruppo, scontratisi in volo al rientro da una missione sul fronte (14).

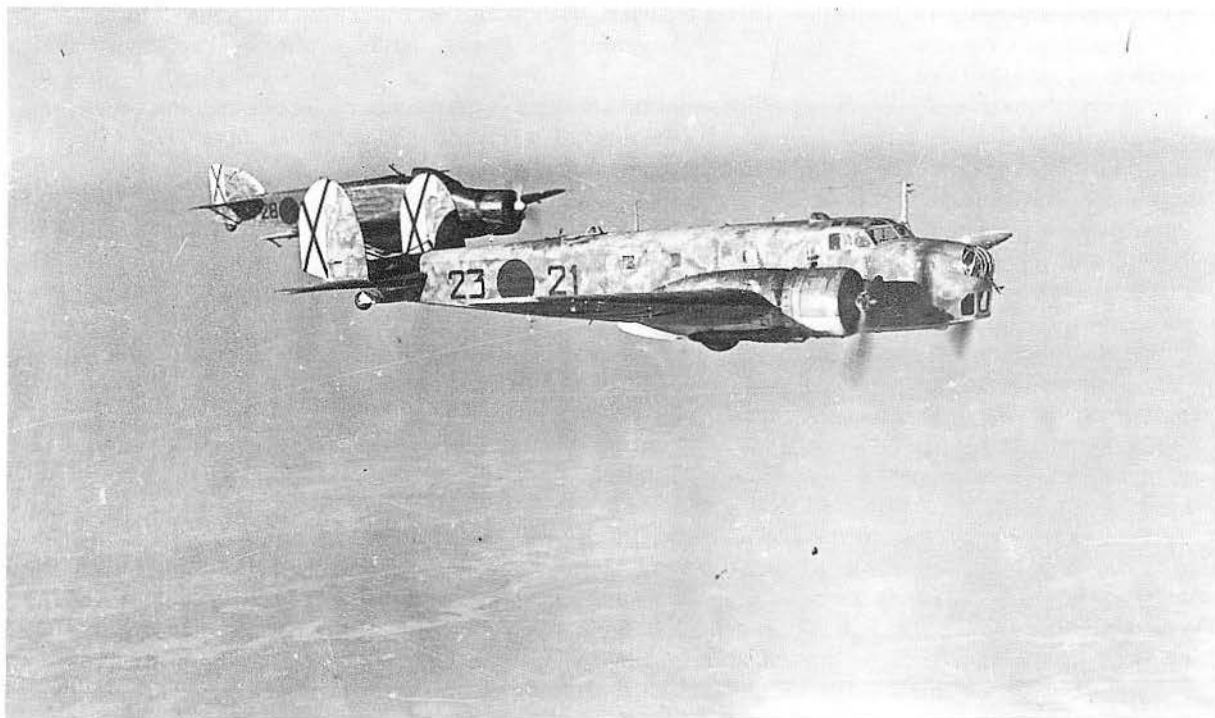
I combattimenti e le gravi perdite subite il 12 ed 13 luglio dovevano avere intaccato seriamente il morale dei piloti da caccia repubblicani. Infatti, quando il 14, i quattro Fiat del capitano Garcia Morato si scontravano su Hoyo de Pinares con una squadriglia di "Natacha" scortati da alcuni "Mosca", questi si disperdevano lasciando soli gli assaltatori, dei quali gli spagnoli avevano rapidamente ragione, abbattendone cinque (15).

12) Ramón Hidalgo Salazar, "La ayuda alemana a España", Ed. S. Martin, Madrid 1975, pag. 154.

13) A. Herr, op. cit. pag. 169.

14) Attività A.L. Continente, MDA OMS Cart64/B.

15) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 175.



Uno dei due Fiat BR 20 della 230^a Sq. che il 10 luglio 1937 esordì su Brunete, in formazione con gli S.79 del XXIX Gruppo (in secondo piano). A differenza dei relativamente rapidi Heinkel 111-B1, ambedue i bombardieri italiani eseguivano missioni senza scorta caccia. Velocità ed armamento ne rendevano difficile l'intercettazione.
(foto Eduardo Agnello)

Il 15, altro combattimento sfortunato per la caccia governativa: nel cielo dell'Escorial, ventisei CR della **Cucaracha** attaccavano caccia e bombardieri mandando al suolo almeno cinque "Rata", però due caccia legionari dovevano atterrare fuori campo per le avarie riportate.

All'indomani sei S.79 lanciavano sul campo di Alcalà de Henares, nido della caccia sovietica, 36 bombe da 50 Kg. e 1536 spezzoni da 2 Kg.: una aviorimessa era completamente distrutta, il comandante dell'aeroporto, Augustin Sanz Sainz rimaneva ucciso ed Ivan Kopets, comandante in capo della caccia operante sul fronte di Brunete, veniva gravemente ferito.

Quasi contemporaneamente tre SB-2 sottoponevano il campo di Avila ad un bombardamento impressionante, ma senza conseguenze per gli aerei legionari. Come al solito la pattuglia CR di sorveglianza sul campo, non collegata via radio, interveniva in ritardo, inseguendo e sparando dietro agli incursori senza risultati apprezzabili.

Il 17, tedeschi accusavano la seconda perdita in combattimento di un caccia Messerschmitt. Il Bf.109 dell'unteroffizier Harbach cadeva sotto i colpi di un "Mosca", presumibilmente pilotato da Frank Tinker, il quale si era già attribuito il merito pure del precedente Bf.109.

Il 18 partiva la controffensiva nazionalista sostenuta da 62 Fiat CR.32, 9 Savoia S.79 e 2 Fiat BR.20 legionari, e da 105 velivoli tedeschi e spagnoli, fra i quali 9 caccia Messerschmitt Bf.109 ed una trentina di Junkers Ju 52 (16).

In quel momento i BR.20 e gli S.79 erano i migliori bombardieri in campo. A differenza dei lenti Ju 52, e persino dei relativamente rapidi Heinkel He 111-B, i due più recenti tipi di bombardieri legionari si avventuravano in pieno giorno sul fronte senza alcuna scorta caccia.

La quota di volo, l'alta velocità ed il buon armamento difensivo del Savoia e del Fiat BR.20, ne rendevano estremamente difficile l'intercettazione da parte della caccia. In pratica i bombardieri italiani dovettero fare i conti solo con la contraerea, che tuttavia fu violentissima.

Cinquanta ottimi pezzi russi da 76,2 mm. concentrati nella ristretta area di Brunete, creavano sbarramenti di fuoco imponenti. Un non disprezzabile rischio, che i piloti del XXIX Gruppo affrontarono sino all'ultimo giorno della battaglia, volando a 4.000 metri d'altezza, con velocità intorno ai 400 Km/h.

16) Estado Mayor del Aire, Distribucion de las Fuerzas Aereas, dia 6 de Julio del 1937, MDA OMS Cart. 48/B; C.T.V. Ufficio "I" Attività dell'Aviazione s. d., MDA OMS Cart. 72/A.

Più difficile era la situazione per gli Junkers, maggiormente esposti al fuoco contraereo a causa della scarsa velocità e della ridotta quota di tangenza. Inoltre, mentre l'aviazione governativa preferiva grandi azioni in massa, i comandi della Condor e dell'aviazione nazionalista applicavano una tattica tendente a mantenere una continua pressione sul nemico con attacchi più frequenti, portati da formazioni non molto numerose, quindi il numero dei caccia non era sufficiente a dare la scorta necessaria a tutte le missioni dei bombardieri tedeschi e spagnoli.

Una parte degli Junkers dovette pertanto passare alle operazioni notturne, che alla fine risultarono di grande efficacia nel fiaccare la resistenza fisica delle truppe repubblicane.

I repubblicani, nel disperato tentativo di impedire alle truppe di Varela la riconquista di Brunete, lanciarono nella lotta i superstiti "Natacha" e "Rasantes" delle squadriglie d'assalto, pesantemente scortati.

Dodici assaltatori e quaranta caccia vennero intercettati da ventiquattro Fiat della **Cucaracha** in crociera assieme ai quattro Fiat di Garcia Morato.

Il bilancio del combattimento fornito dal Comando dell'A.L., forse ottimistico, annunciava quattordici vittorie: otto "Papagayos", cinque "Rata" ed un "Curtiss". Comunque l'azione degli aerei repubblicani era fallita al prezzo di non poche perdite, a fronte delle quali la caccia legionaria perdeva un solo velivolo: quello del tenente Giuseppe Mollo (Meli), ultimo aviatore legionario caduto nella battaglia di Brunete, abbattuto-pare - dalle mitragliatrici del "Mosca" dell'onnipotente Frank Tinker (17).

L'**Asso di Bastoni** invece proteggeva due consecutive azioni degli Junkers sopra Navalgamella, mentre gli S.79 ed i BR.20 pestavano per tre volte di seguito i repubblicani attestati a Valdemorillo e Villanueva de la Canada.

Nei giorni successivi i medesimi obiettivi erano ripetutamente attaccati dai bombardieri legionari, i quali bombardavano pure i campi d'aviazione di Quintanar de la Orden e Tembleque.

Il 18, il campo dell'**Asso di Bastoni** a Torrijos era repentinamente attaccato da un isolato Tupolev SB-2, che, con bella audacia, si prendeva pure la soddisfazione di sparare qualche raffica contro un CR 32 in volo sopra la base per una prova del motore appena revisionato.

Indubbiamente provata, la caccia repubblicana aveva ridotto le azioni offensive. Nell'intera settimana seguente, i CR che scortavano i bombardieri spagnoli e tedeschi sul fronte non ebbero più occasione di impegnare combattimento.

Il 25, i combattimenti aerei si riaccendevano quando una formazione mista di "Chato" e "Mosca" tentava di intercettare nel cielo di Brunete alcuni trimotori Junkers, provocando l'immediata reazione della scorta costituita da venticinque CR della **Cucaracha**. Ne era sortita la mischia più accanita dell'intera battaglia di Brunete. I CR impegnati vi avevano consumato buona parte del munizionamento delle loro SAFAT 12,7 mm., ma sette "Chato" e due "Mosca" erano andati al suolo o erano stati danneggiati.

Nella giornata medesima, un'analoga azione impegnava anche l'**Asso di Bastoni**, che rivendicava cinque "Rata" a fronte un CR danneggiato - quello del capitano Nobili, che atterrava entro le linee - più un pilota ferito (il sergente Penna) che riportava il proprio velivolo alla base.

Il 26, ultimo giorno della battaglia, mentre lo sterile massacro dei combattimenti terrestri stava per concludersi, il maggiore Casero conduceva il suo Gruppo all'ultimo vittorioso duello aereo.

Intorno alle 8, 30, nel cielo di Colmenar, ventuno CR aggredivano sei SB-2 scortati da venti caccia. Erano abbattuti quattro "Curtiss" ed un SB-2, mentre da parte legionaria si aveva appena un pilota leggermente ferito. Il sergente maggiore Giulietti, che rientrava col suo aereo ad Avila.

L'aviazione repubblicana si prendeva una rivincita nelle notti del 26 e del 27, quando due Junkers Ju 52 della Condor cadevano sotto le mitragliatrici dei "Chato" della neocostituita squadriglia da caccia notturna agli ordini del capitano Victor Kuzniezov. I piloti Mikhail Yakushin e Serov, artefici delle due vittorie, furono ambedue decorati con l'ordine della bandiera rossa.

Nello stesso giorno lo Ju 52 del capitano Pardo Pimentel esplodeva in volo, mentre stava lanciando il proprio carico esplosivo, per il difettoso funzionamento del complicato sistema elettrico di attivazione delle bombe fornito dai tedeschi.

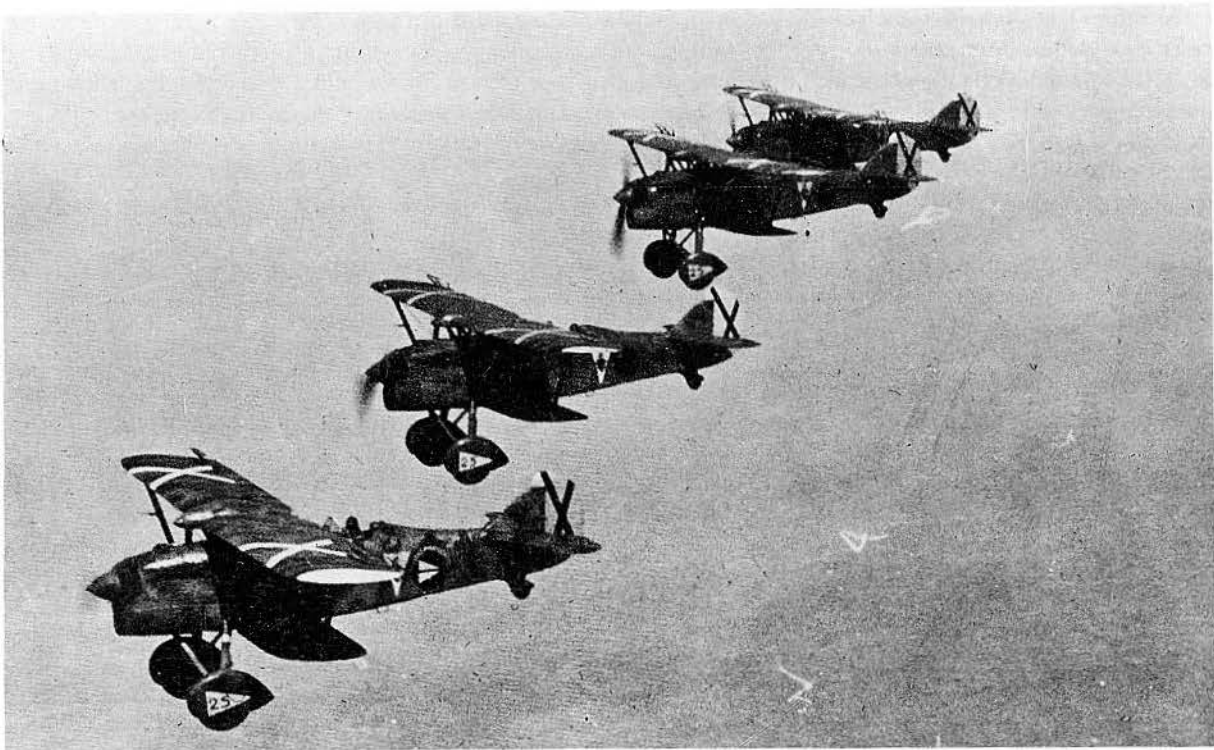
La battaglia aveva amaramente negato all'aviazione repubblicana quel successo da essa perseguito con la più rilevante massa di velivoli dispiegata nell'intera guerra e con l'ostinata determinazione dei suoi equipaggi (18).

Non si può affermare, come fanno alcuni storici spagnoli, che il cielo di Brunete sia stato, alla fine, incontra-

17) Attività A.L. Continente, MDA, OMS, Cart. 64/B.; MAE, Spagna, Fdg. B. 97.

L'abbattimento di un Fiat CR 32 fu reclamato dal solito Frank Tinker, è quindi possibile, ma non certo, che la morte in combattimento del tenente Mollo sia da attribuire al mercenario americano ("Tinker log", riportato in A. Herr, op. cit. pag. 174).

18) "I piloti russi si sono battuti generalmente con decisione, se non con altrettanta perizia" (C.T.V. Ufficio "I" Attività dell'Aviazione s. d., MDA OMS Cart. 72/A).



Protagonisti della battaglia di Brunete: Fiat CR.32 della 25ª Sq. del XVI Gruppo. (Aeronautica Militare Fototeca)

stato dominio delle tre aviazioni di Franco. E' provato che, sia pure con alcuni momenti di pausa, esse avevano dovuto duramente lottare ogni volta che i loro aerei erano intervenuti sul campo di battaglia (19).

Parte dei bombardieri nazionalisti più lenti, che erano la maggioranza, erano stati costretti a passare dalle azioni diurne a quelle notturne, mancando i caccia per scortarli.

Per contro, le pesanti formazioni repubblicane, con quaranta o cinquanta caccia, si erano rivelate poco adatte al combattimento manovrato, a differenza dei più agili gruppi di due o tre squadriglie di Fiat CR 32 legionari, i quali con otto o dieci azioni giornaliere riuscivano a tenere un efficace e costante controllo del campo di battaglia e delle sue retrovie.

La logorante tensione delle incessanti azioni e le proibitive condizioni ambientali avevano toccato in eguale misura i piloti di ambedue le parti.

Tinker raccontò che il 16 luglio i "Mosca" della sua squadriglia erano stati tenuti a terra per eseguire lavori, resi necessari dagli inconvenienti tecnici provocati ai velivoli dal gran caldo.

Il sottotenente Irzio Bozzolan, del XXIII gruppo caccia **Asso di Bastoni**, quasi mezzo secolo dopo, rammentava ancora il calore terribile, circa 44°C all'ombra, incombente sul campo di Torrijos, dalla cui rovente spianata, circondata da ulivi, i Fiat decollavano con il liquido del circuito di raffreddamento già alla temperatura di 90°C. Solo quando i velivoli raggiungevano i 2.000 metri, i piloti cominciavano ad avvertire un certo ristoro (20).

Dopo Brunete l'aviazione repubblicana, sebbene temibile, non riuscì più a mettere in campo soverchianti masse di velivoli. Le perdite subite avevano intaccato per sempre il residuo margine di quella superiorità numerica da essa acquisita, con le grandi forniture russe, fra l'autunno 1936 e la primavera 1937.

19) Testimonianza all'A. del colonnello Enzo Santandrea, Lavinio (Roma), 6 luglio 1984.

20) Testimonianza all'A. del colonnello Irzio Bozzolan, Torino 28 gennaio 1983.

Secondo un rapporto del C. T. V: "I giorni di operazione sono stati caratterizzati da un calore soffocante. Non ha mai spirato un po' d'aria. La terra riverberava, nel suo giallo squallore, i bagliori di un cielo di fuoco. Le truppe hanno combattuto, sotto la sferza del sole che non dava tregua, fra le sofferenze della sete. " (Rapporto N° 2012/14, 5 agosto 1937, Reparto Operazioni del C.T.V., già cit.)

E' arduo determinare con matematica precisione l'esatto numero dei velivoli repubblicani distrutti o radiati dal servizio per i danni riportati nella cruenta battaglia: probabilmente ben oltre il centinaio, di cui venti per opera della contraerea. E dell'ottantina caduta nei combattimenti aerei, circa 64 velivoli furono abbattuti dai due gruppi caccia legionari (21).

Una sconfitta senza precedenti per la caccia repubblicana, che aveva cominciato la battaglia con 120 velivoli - le cui perdite erano state via via ripianate sguarnendo il Levante e l'Aragona - mentre i nazionalisti non ne avevano mai avuti contemporaneamente in linea più di una sessantina, dei quali però tre quarti erano i Fiat di Casero e Zotti.

Con indovinate tattiche, **Cucaracha** e **Asso di Bastoni** avevano costantemente ostacolato con successo l'aviazione avversaria.

Sotto la protezione dei caccia legionari, affiancati dai Me 109 del 2J/88 e da 5 Fiat CR.32 del 2-G-3, gli assaltatori ed i bombardieri tedeschi e spagnoli non avevano lasciato tregua alle truppe del V e XVII Corpo d'Armata. Gli inafferrabili S.79 e BR.20 italiani erano stati un costante incubo, con 24 azioni e 106 tonnellate di esplosivi scaricate sul fronte e sui campi d'aviazione del nemico (22).

Il successo aveva comunque avuto il suo prezzo. Le tre aviazioni alleate avevano perduto una quarantina di velivoli, di cui undici italiani, sia in azione sia per incidenti di volo. In rapporto alla forza messa in campo, lo scotto maggiore era stato pagato dall'aviazione nazionalista con quasi venti perdite (23).

Il migliore apprezzamento dei risultati conseguiti dagli aviatori, che a Brunete avevano combattuto per la Spagna Nazionalista, venne dal generale Rojo, capo di Stato Maggiore repubblicano, il quale scrisse: "L'azione dell'aviazione nemica fu schiacciante a partire dalla terza giornata; giorno e notte le incursioni si susseguirono con una frequenza ed una potenza sino allora sconosciuta" (24).

21) Secondo il Reparto Operazioni del C.T.V. gli "apparecchi rossi abbattuti in combattimenti aerei e dalle batterie c. a. (furono) una cifra prossima al centinaio" (Rapporto N° 2012/14, 5 agosto 1937, Reparto Operazioni del C.T.V., già cit.). Cifra meno ottimistica di quella data dal Comando dell'A.L. per la sola caccia legionaria (abbattuti 80 più 25 probabili), ma che trova più riscontri.

22) Comando Aviazione Legionaria, Reparto Operazioni N°01204, 27 Agosto 1937, Attività dell'Aviazione Legionaria del Continente dal 1 luglio 1937 al 31 Luglio 1937, Contributo della A.L. alla battaglia di Brunete; MDA OMS Caart. 64/B.

23) Perdite aviazione nazionalista nel periodo della battaglia di Brunete:

Aviazione Legionaria:

Fiat CR.32: 11 di cui:

4 abbattuti in combattimento (*)
3 fuori uso per danni combattimento (*)
4 per incidenti di volo (*)

Legione Condor

Messerschmitt Bf.109: 6 di cui:

2 in combattimento (***)
4 per cause varie (**)

He 51

2 (1 dalla contraerea) (***)

Ju 52

4 (2 da caccia notturni, ***) (**)

He 70

1 (**)

Do 17

1 in azione (***)

Aviazione Nazionalista spagnola

Ju 52:

3 (1 esploso in volo, ***) (**)

Fiat CR.32:

2 (1 in combattimento) (***)
(1 per incidente) (***)

He 51:

1 (**)

Aero 101:

10 (**)

He 45:

3 (**)

(*) Comando Aviazione Legionaria, Reparto Operazioni N°01204, 27 Agosto 1937, già cit., MDA OMS Ca rt. 64/B.

(**) Perdite stimate confrontando le "Distribucion de las Fuerzas Aereas, Estado Mayor del Aire" dei giorni: 6 de Julio del 1937", 29 de Julio del 1937" e 12 de Agosto 1937, (MDA OMS Cart. 48/B).

(***) A. Salas Larrazabal, op. cit. pagg. 174-177, Ramòn Hidalgo Salazar, op. cit., pag. 152.

24) R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 154.

PARTE SESTA

Capitolo XVI **SANTANDER**

Ripresa offensiva al Nord - Il piano di battaglia italiano - L'Aviazione Legionaria sul passo dell'Escudo - L'ultimo, disperato combattimento del "Circo Krone" - L'ombra di Franco sulla vittoria del C.T.V..

Capitolo XVII **ARAGONA**

L'offensiva repubblicana contro Zaragoza - Incipiente declino dell'aviazione repubblicana - Belchite - La fine del Nord - La battaglia del giorno della Virgen del Pilar.

Capitolo XVIII **LA REGIA AERONAUTICA ITALIANA ED IL POTENZIAMENTO DELL'AVIAZIONE DI FRANCO**

Franco chiede aerei e cannoni - Il costo dell'aiuto aereo italiano - Scuole italiane per aviatori spagnoli - Le forniture aeree italiane all'aviazione di Franco - Aerei tedeschi ai nazionalisti - Nuovo potenziamento dell'Aviazione Legionaria.

Capitolo XIX **TERUEL**

La sorpresa strategica - Le conseguenze della caduta di Teruel - La battaglia dell'Alfambra.

Capitolo XX **IL CONFRONTO DECISIVO, DALL'ARAGONA AL MARE**

La vigilia - Aviazioni rivali - Il C.T.V. - Il seme della vittoria - L'aviazione nella battaglia d'Aragona - L'aviazione d'assalto legionaria - Il lento declino dell'aviazione repubblicana - La battaglia del Levante - Organizzazione dell'Aviazione Legionaria nella primavera del 1938 - L'attacco diversivo in Cataluña - La conquista di Castellon de la Plana - Obiettivo Valencia - Le operazioni aeree nel Levante.

SANTANDER

Piano italiano per la ripresa offensiva al Nord

Dopo avere respinto la sanguinosa offensiva repubblicana di Brunete, i nazionalisti avevano ripreso daccapo i preparativi per impadronirsi di Santander, la più ricca di risorse e di industrie belliche fra le due provincie cantabrice ancora in mano alla Repubblica.

Il piano per la conquista di Santander era pronto da mesi, studiato e più volte perfezionato dallo Stato Maggiore del C.T.V. mentre ancora si combatteva la battaglia di Brunete. Da molto tempo gli italiani attendevano una battaglia di grande eco in cui il C.T.V. potesse avere l'occasione di riscattare lo smacco di Guadalajara. Ma il Comando nazionalista aveva sempre tergiversato, impiegando a spizzico i reparti legionari. La brigata mista **Frecce Nere** ed i carristi legionari avevano combattuto a Bilbao, mentre reparti di artiglieria erano stati impiegati nella battaglia di Brunete, ma ciò non aveva certo placato il fortissimo desiderio di rivalsa che animava l'intero Corpo Truppe Volontarie. Ai primi d'agosto la tensione morale dei volontari italiani era giunta all'apice, tutti, dagli ufficiali superiori all'ultimo legionario, non chiedevano altro che di uscire dalla lunga inazione per cancellare la macchia di Guadalajara (1).

Il generale Bastico aveva puntato l'attenzione su Santander sino dalla metà di maggio, allorquando l'offensiva su Bilbao stava ristagnando. Un suo progetto di provocare il collasso della difesa dell'intera Vizcaya troncando le comunicazioni fra Santander e la capitale basca con un fulmineo attacco del C.T.V. su Ramales, era stato bloccato da Franco all'ultimo istante (16 giugno), con il pretesto che l'azione gli sembrava pericolosa, ma in verità perché accanitamente osteggiava l'idea che truppe italiane conseguissero autonomamente successi di primaria importanza.

Il malumore di Bastico per il divieto era stato comunque alquanto temperato dall'incarico, affidatogli perso-

1) MAE, Spagna, Fdg. B. 11: Relazione dello Stato Maggiore del C.T.V. sulla battaglia di Santander, pag. 12 (da qui in avanti citata come "Relazione Santander").

nalmente dal "Generalísimo", di studiare un'altra operazione in cui gli era stata garantita una parte di rilievo per il C.T.V. (2).

In breve Bastico aveva sottoposto a Franco ben quattro piani alternativi, aventi tutti come obiettivo la conquista di Santander. Il "Generalísimo" ne era rimasto talmente impressionato da affidare a Bastico la direzione della prima e più importante fase delle operazioni, programmata per i primi di luglio.

Il 6 luglio, quando il C.T.V. e le brigate nazionaliste erano già sulle posizioni di partenza per l'attacco di Santander, tutto era stato sospeso per avviare d'urgenza rinforzi sul fronte di Madrid, seriamente minacciato dall'offensiva repubblicana di Brunete.

A metà agosto, lo schieramento delle truppe per la progettata offensiva fu rimaneggiato in relazione alla mutata situazione, però ricalcando le linee generali dell'originario piano italiano:

— all'ala sinistra quattro brigate nazionaliste (I, IV, V di Navarra e II de Castilla) per un totale di 30.400 soldati dovevano puntare su Reinosa. Gli spagnoli avevano però appena tre batterie, pertanto il C.T.V. aveva dovuto affiancarli con un suo gruppo d'artiglieria ed una compagnia carri Ansaldo.

— al centro - punto focale dell'offensiva - doveva attaccare il grosso del C.T.V., con tre divisioni (**Fiamme Nere, XXIII Marzo, Littorio**), il raggruppamento "banderas" **9 maggio**, 48 batterie e 3 compagnie carri Ansaldo, per un totale di circa 25.000 legionari, più alcuni squadroni di cavalleria spagnola - all'ala destra, tre brigate navarresi con 9 batterie (17.500 spagnoli) e la brigata mista **Frecce Nere** (2.500 spagnoli e 1.100 italiani) al comando del generale Roatta dovevano limitarsi a tenere agganciate le divisioni avversarie del settore (3).

Il C.T.V. tornava finalmente al combattimento, alleggerito dei circa 5.000 uomini rimpatriati dopo la battaglia di Guadalajara, ma con la crema dei volontari, ai quali toccava la parte preminente dell'azione di sfondamento del fronte, dovendo essi conquistare il Puerto del Escudo (passo dell'Escudo), il punto più forte e meglio presidiato dell'intero sistema difensivo santanderino. Se la difficile impresa avesse avuto successo, i legionari avrebbero preso alle spalle l'intero saliente di Reinosa, di conseguenza il dispositivo repubblicano sarebbe crollato lasciando aperta la strada per Santander.

Contro i 90.000 attaccanti nazionalisti e legionari, l'Ejército del Norte (repubblicano) poteva opporre 80.000 armati, inquadrati in 10 divisioni, di cui 7 (4 santanderine, 2 asturiane ed una basca) schierate al centro ed a Reinosa contro C.T.V. e navarresi, e 3 (basche) nel settore Ovest contro navarresi e **Frecce Nere**.

Il generale Gamir Ulibarri, nuovo comandante in capo dell'Ejército del Norte, era quasi certo di avere riequilibrato la relativa disparità numerica con la costruzione di un possente sistema di fortificazioni - che nello strategico saliente di Reinosa contava quattro successive linee con casematte in cemento, rifugi in caverna e profondi sbarramenti di filo spinato alacremente potenziato nelle precedenti sette settimane mediante il razionale sfruttamento delle più forti posizioni naturali, fra cui quella notevolissima del passo dell'Escudo sulla Sierra omónima (4).

Il morale delle truppe di Ulibarri era però assai ineguale. Quello dei baschi era depresso per la sconfitta e l'abbandono della loro provincia. Da mesi, il governo basco in esilio aveva segretamente intavolato negoziati con gli italiani, ma le trattative avviate dal console italiano Cavalletti, con l'avvallo di Roma, non avevano approdato ad alcun risultato pratico, causa l'opposizione di Franco, al cui concetto della centralità dello stato ripugnava intavolare, sia pure indirettamente, trattative con un governo regionale.

Quantunque fallite, le trattative erano state un chiaro segnale che i baschi non intendevano più combattere (6).

2) MAE, Spagna, Fdg. B.34: telegramma in arrivo n°1814, 16/6/1937, ore 20, 30.

La puntata motorizzata del C.T.V. su Ramales aveva ottime probabilità di successo perché le truppe legionarie, perfettamente addestrate ed equipaggiate, avevano capacità e mezzi per raggiungere l'obiettivo. La situazione era favorevole perché una parte delle forze santanderine - ancora impegnata nei dintorni di Bilbao, caduta tre giorni dopo - non era in condizioni di contrastare la marcia delle forze motorizzate italiane su Ramales.

Come al solito, Franco anteponeva motivi di prestigio nazionale e di politica interna alle ragioni di carattere militare. Il "Generalísimo" non tollerava di dividere con truppe straniere il merito della vittoria in Biscaglia. Le argomentazioni del comando nazionalista per negare l'autorizzazione al piano di Bastico furono generiche, inconsistenti e soprattutto capziose: "El general Franco lo rechazaba (il piano dell'attacco a Ramales), por considerarlo peligroso, dadas las grandes dificultades del terreno y estar el valle de Asón bastante alejado de Bilbao y sin conexión directa con esta plaza y la de Santander" (Martínez Bande, "El final en el frente Norte", Librería Editorial San Martín, Madrid 1972, pagg. 41, 42). Le difficoltà sopraesposte erano superabili grazie al buon grado di motorizzazione del C.T.V. Questa presa di posizione fece pure sfumare l'occasione di infliggere un colpo mortale anche alle forze asturiane, contro le quali fu necessario preparare una nuova offensiva (n.d.A.).

3) Alla fine dell'aprile 1937, la Brigata **Frecce Nere** risultava composta dalle seguenti nazionalità:

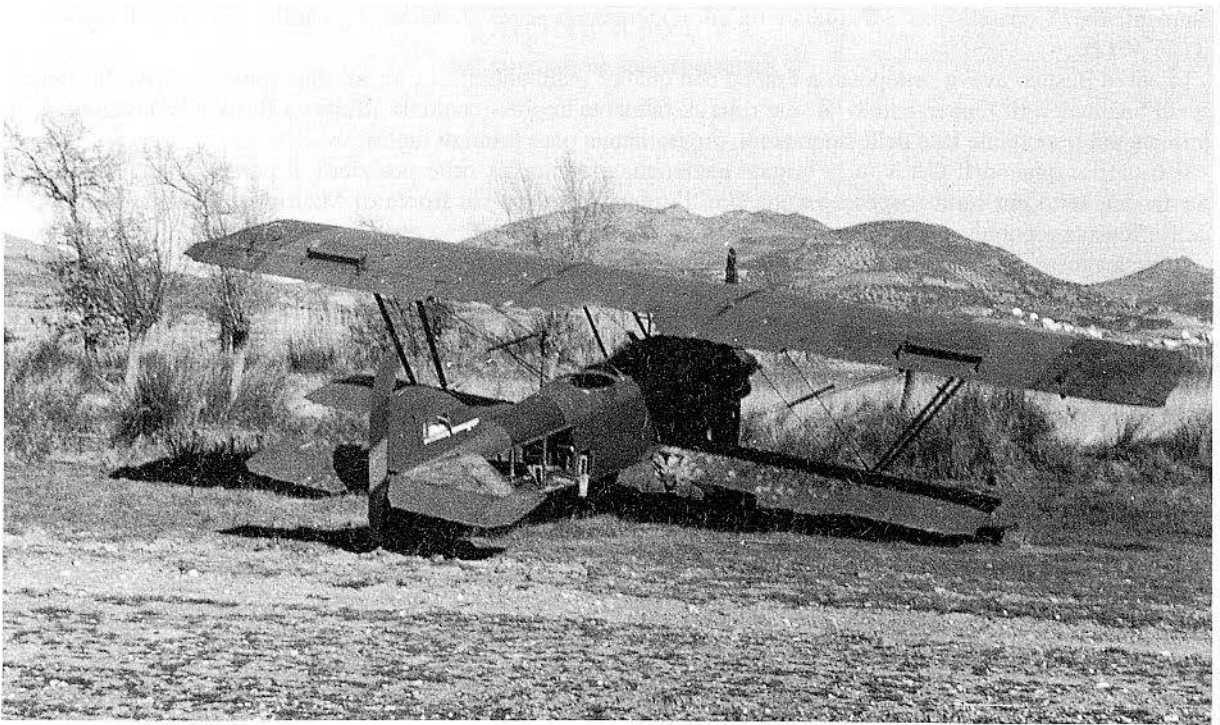
n° 223 ufficiali di cui 69 italiani

n° 6996 sottufficiali e truppa di cui 2147 italiani

All'epoca di Santander la composizione per nazionalità della brigata doveva essere quasi uguale (MAE, Spagna, Fdg. B.341, telegramma n°1258).

4) "Relazione Santander", pag. 6. "El final en el frente Norte" già cit., pag. 48.

5) MAE, Spagna, Fdg. B. 99, bollettino Ufficio I del C.T.V. (Informazioni) del 6/8/1937.



Potez 25 repubblicano. Aereo superatissimo all'inizio del conflitto. Venticinque esemplari furono inizialmente forniti dal governo francese. Durante la battaglia di Santander, alcuni Potez 25 ed altri vecchi aerei inquadrati nel "Circo Krone" furono impiegati come velivoli d'assalto.
(foto Collezione Ferdinando Pedriali)

Le forze aeree nella battaglia di Santander

Ad una non troppo marcata disparità delle forze terrestri, corrispondeva invece un incolmabile divario fra le opposte forze aeree. Contro 243 velivoli da combattimento nazionalisti, l'Aeronautica del Norte ne schierava appena 64, di cui solo 32 con un reale valore bellico (gli 8 "Mosca" superstiti della squadriglia russa di Ivan Yevseiv ed i 24 "Chato" delle due squadriglie spagnole) mentre i rimanenti formavano un pittoresco campionario di mezzi antiquati o di scarsa efficienza, impiegati con indubbio coraggio - dai piloti del cosiddetto **Circo Krone** per attacchi a bassa quota. All'inizio della battaglia di Santander, il **Circo Krone** comprendeva circa venti caccia (7 o 8 vecchissimi Bristol Bulldog, 3 Letov S-321, 4 Koolhoven, 7 Gordou Lesseurre e 1 decrepito Nieuport Ni. C1 di costruzione spagnola) più 8 bombardieri leggeri (6 antidiluviani Potez 25 ed un paio di Breguet XIX).

Le forze aeree repubblicane comprendevano inoltre alcuni patetici ed inutili idrovolanti Savoia S.62 e pochi apparecchietti di tipo civile, che all'inizio della guerra avevano effettuato qualche azione, ma al momento non avevano più alcun valore (6).

Per colmare il divario e per soddisfare le pressanti richieste di Ulibarri, l'Aeronautica Militar repubblicana inviò - a battaglia già iniziata - una seconda squadriglia caccia "Mosca" comandata da Boris Smirnov. Tuttavia, i dodici aggressivi monopiani russi, se da una parte riuscirono ad animare gli ultimi combattimenti, dall'altra accrebbero senza costrutto le perdite repubblicane.

6) Secondo J. Salas Larrazabal, la forza dell'aviazione repubblicana al Nord era di circa ottanta apparecchi (J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 178), invece secondo le memorie del generale repubblicano Ulibarri, all'inizio di agosto vi erano sui campi del Nord 64 velivoli bellici efficienti; computo che sicuramente escludeva gli aerei obsoleti, come i vecchi idro Savoia S. 62, i Vickers Vilbeest ed altri inadatti alle missioni sul fronte.

Secondo l'Ufficio Informazioni del C.T.V. l'aviazione del Nord aveva appena una trentina di velivoli. Molto realisticamente l'Ufficio I contava solo gli apparecchi di fabbricazione sovietica, unici con un valore bellico. (MAE, Spagna, Fdg. B. 11: "Relazione Santander", pag. 13).

A battaglia iniziata, giunse al Nord una squadriglia con 12 apparecchi da caccia Polikarpov I-16 "Mosca" (J. Salas Larrazabal, op. cit.).

TABELLA 7

Forza e schieramento Aviazione Legionaria Battaglia du Santander (14 - 26 Agosto 1937)

Sede Comando Generale: Vitoria

a Saldaña:	XXIV Gruppo Bombardamento Terrestre (21° Stormo B.T.) 18 Savoia S.81 (Sq.213 ^a , 214 ^a , 215 ^a) 3 ^a Sezione d'Allarme (difesa base) 5 CR.32
a Soria:	XXIX Gruppo Bombardamento Veloce (21° Stormo B.T.) 9 Savoia S.79 (Sq.280 ^a e 289 ^a) 2 Fiat BR.20 7 Breda Ba 65 (Sq.65 ^a) 20 ^a Sq. Caccia (difesa base) 8 CR.32
a Villarcayo:	VI Gruppo Caccia 14 CR.32 (Sq.31 ^a , 32 ^a) 120 ^a Sq. (XXII Gruppo O.A.) 12 Ro.37
a Logroño:	XVI Gruppo Caccia Cucaracha 22 CR.32 (Sq.24 ^a , 25 ^a , 26 ^a) 128 ^a Sq. (XXII Gruppo O.A.) 12 Ro.37

(10)

Nei giorni precedenti l'offensiva, l'Aviazione Legionaria, la Condor e l'Arma de Aviación nazionalista avevano provveduto ad avanzare i reparti su campi prossimi a Santander, radunandovi la già citata forza di 243 apparecchi. Di questi velivoli, 109 appartenevano all'Aviazione Legionaria (29 bombardieri pesanti, 49 caccia e 31 aerei d'assalto), 88 alla Condor e 46 all'Arma de Aviación spagnola (7).

Come al solito i reparti bombardamento ed assalto spagnoli volavano su antiquati apparecchi dismessi dalla Condor, però il Gruppo 2G-3 del capitano Morato era equipaggiato con 12 nuovi caccia Fiat CR.32 ceduti dagli italiani.

La Condor aveva ancora in linea parecchi velivoli di tipo superato e relativamente poche macchine moderne. Su tre squadriglie caccia, solo una (la 2/J-88) era dotata di otto degli avanzatissimi Messerschmitt Bf.109-B2, che la Germania lesinava col contagocce, mentre le altre due "staffeln" erano squadriglie caccia solo di nome, ma di fatto erano reparti d'assalto dotati di vecchi e lenti Heinkel He 51 (8).

Su tre squadriglie da bombardamento germaniche, solo una aveva i recenti Heinkel He 111-B1, le altre invece andavano ancora in missione con gli ormai sorpassati Ju 52. L'unica eccezione era costituita dalla squadriglia da ricognizione A/88, ottimamente equipaggiata con i rapidi He 70 e gli ancor più veloci bimotori Dornier Do-17 F.1 (9).

7) Origine della situazione delle aviazioni Legionaria, Condor e Nazionalista: Estado Mayor del Aire, Distribucion de las Fuerzas Aereas, dia 8 de Agosto del 1937, MDA OMS Cart. 48/B.

Quando non espressamente indicato, i dettagli sull'attività dei reparti dell'A.L., durante la battaglia di Santander, sono tratti dalla già cit. "Attività Aviazione Legionaria Continente" (MDA OMS Cart. 64/B).

8) Juan Arraëz Cerdà, "Les chasseurs de la Legion Condor", Ouest France, Rennes, 1982, pag. 11.

9) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 178.

10) MDA, OMS, Cart. 70: Rapporto n°01349, 14/9/1937, del generale Bernasconi al generale Valle.

Come sempre, l'A.L. costituiva il nerbo delle forze aeree nazionaliste, fornendo oltre i 70% dei caccia ed il 33% dei bombardieri pesanti.

Aviazione Legionaria, Condor e Arma de Aviación dedicarono la prima quindicina d'agosto ad ammorbidire il dispositivo di difesa santanderino. Decine di tonnellate di esplosivi colpirono con esiti letali le truppe ed i sistemi di comunicazione e logistici dell'esercito repubblicano. Il 5 agosto, i Savoia S.81 decimarono un battaglione santanderino appostato a Puente de los Trucios, uccidendo 25 uomini e ferendone decine (11).

Gli S.81 legionari operavano di preferenza su obiettivi del fronte o nelle sue immediate retrovie, sempre protetti da forti scorte di Fiat CR.32. Mentre S.79 "Sparvieri" e BR.20 "Cicogne" del XXIX Gruppo, penetravano in profondità, senza scorta caccia, nel territorio nemico battendo obiettivi strategici come ponti, stazioni ferroviarie, depositi, aeroporti e truppe di riserva.

Ai primi del mese, i russi fecero alcuni sterili tentativi di neutralizzare i bombardieri nazionalisti, colpendone le basi con raids di Tupolev provenienti da campi della zona madrilenà. Il 2 agosto Soria subì un fulmineo attacco degli SB-2, che però fallì i velivoli parcheggiati, uccidendo un aviare italiano.

Il colpo fu prontamente restituito all'indomani con un bombardamento degli S.79 della 280ª sul campo di Torrelavega.

Durante questa fase preliminare l'aviazione repubblicana cercò di preservare le proprie forze per le fasi decisive, evitando di impegnarsi con formazioni di bombardieri protette da CR.32. Inoltre, ricorrendo ad una tattica già collaudata sul fronte madrilenò, i repubblicani sottraevano i loro aerei ai bombardamenti, sgomberando i campi al minimo segnale d'allarme. Gli aerei venivano trasferiti in volo su piste di fortuna decentrate in località segrete, che tuttavia l'informatissimo spionaggio nazionalista via via individuava segnalandole prontamente all'aviazione che provvedeva ad attaccarle (12).

I piloti repubblicani mettevano molta attenzione a non impegnare combattimento, se non in condizioni particolarmente favorevoli. Eppure il 6 agosto, a circa 40 Km da Santander, una formazione di "Chato" e "Mosca" attaccò due Ro.37 del XXII Gruppo O. A. in volo a 4.000 metri, senza avvistare quindici Fiat CR.32 del VI Gruppo 2.000 metri sopra i ricognitori.

I "rossi", lanciatisi sulle apparentemente facili prede, già stavano per aprire il fuoco, quando si trovarono presi alle spalle da un nembo di caccia legionari delle Sq.31ª e 32ª guidate dal comandante di gruppo, maggiore Leotta, e dai comandanti di squadriglia capitani Borgogno e Botto.

"Chato" e "Mosca" reagirono prontamente sbandandosi per sottrarsi al tiro. Parecchi di loro manovrarono per contrattaccare dando vita a duelli singoli, come quello impegnato contro un "Mosca" dal sergente Bortolini, un esuberante bolognese della 32ª. Per quanto pilota sperimentato (era arrivato in Spagna con 500 ore di volo all'attivo) Bortolini non era ancora riuscito ad abbattere un velivolo. Si era accorto che era meno facile del previsto, sia perché i "Chato" erano più agili del CR nelle manovre evasive, sia perché i "Rata" ("Mosca") se la filavano avvantaggiati dalla maggiore velocità.

Anche questa volta le cose sembravano andare come al solito: Bortolini si era ostinatamente impegnato contro un "Rata" pescato nel mucchio. Gli stava alle spalle, ma ogni volta che cercava di serrare le distanze per arrivare a tiro, il monoplano russo si sfilava con un guizzo sfruttando i 730 CV del grosso motore stellare.

Mentre tallonava la sfuggente preda, Bortolini sentì la gola seccarsi scorgendo poco più in basso un Fiat in procinto di essere attaccato di coda da un "Rata" in piena virata. Bortolini agì d'istinto lasciando al suo destino la sua ostica preda, e con un repentino rovesciamento d'ala seguito da una picchiata, acquistò velocità portandosi all'interno della virata del secondo "Rata": esattamente a pochi metri dalla coda. Ma il repubblicano cercò subito di scrollarselo d'addosso con una serie di violente manovre: virate cabrate seguite da rovesciamenti rapidi. Incollato alle sue spalle Bortolini non mollava. Più volte le lucenti filze di fuoco delle sue mitragliatrici svilupparono la tozza sagoma del caccia russo, sinché una forma scura improvvisamente emerse dalla fusoliera e rotolò nell'aria.

Mentre un paracadute si apriva candido nel cielo, Bortolini comprese di avere conseguito la sua prima vittoria. Quel giorno il VI Gruppo abbatté otto "Mosca" ed un "Chato". Tutti gli aerei legionari - Ro.37 compresi - rientrarono incolumi a Villarcayo. All'indomani l'Ufficio Informazioni del C.T.V. confermò le vittorie del VI Gruppo (13).

11) C.T.V. Ufficio I, Notiziario del 6.8.37, pag. 4, MAE Spagna Fdg. B. 99

12) Il 7/8/1937 l'Ufficio I del C.T.V. segnalava nuove piste di volo repubblicane ad Azante e La Jara, appena individuate dallo spionaggio nazionalista (MAE Spagna, Fdg. B. 99).

13) MAE, Spagna, Fdg. B. 99: Bollettino Ufficio I del 7/8/1937.



Battaglia di Santander. 6 agosto 1937, campo di Villarcayo. Foto ricordo della prima vittoria aerea (un Rata) del sergente pilota Nino Bortolini (in tuta bianca fra altri piloti della 32ª Sq.).
(foto Nino Bortolini)

L'Aviazione Legionaria alla battaglia del passo dell'Escudo

Il mattino del 14 agosto, il Generalissimo Franco era nell'osservatorio del Comando del C.T.V. sul monte Maza, per assistere all'assalto dei legionari italiani contro le forti linee del settore di Soncillo, nocciolo duro del saliente di Reinosa.

Alle 6,45 una rombante massa di Ro.37, protetta da agili pattuglie di CR.32, sorvolò a bassa quota le linee legionarie puntando sulle antistanti posizioni santanderine di Raspaneta, Torres de Abajo e Torres de Arriba. Per un quarto d'ora i "Romeo" giostrarono sulle trincee nemiche con bombe e mitragliatrici, anticipando di pochi minuti il tambureggiante fuoco di preparazione dell'artiglieria del C.T.V..

Intorno alle 8, 30 un terrificante bombardamento degli S.81 arò il fianco Nord del monte Piranes, prendendo in pieno posti di comando, depositi di munizioni e baraccamenti costruiti al riparo del crinale.

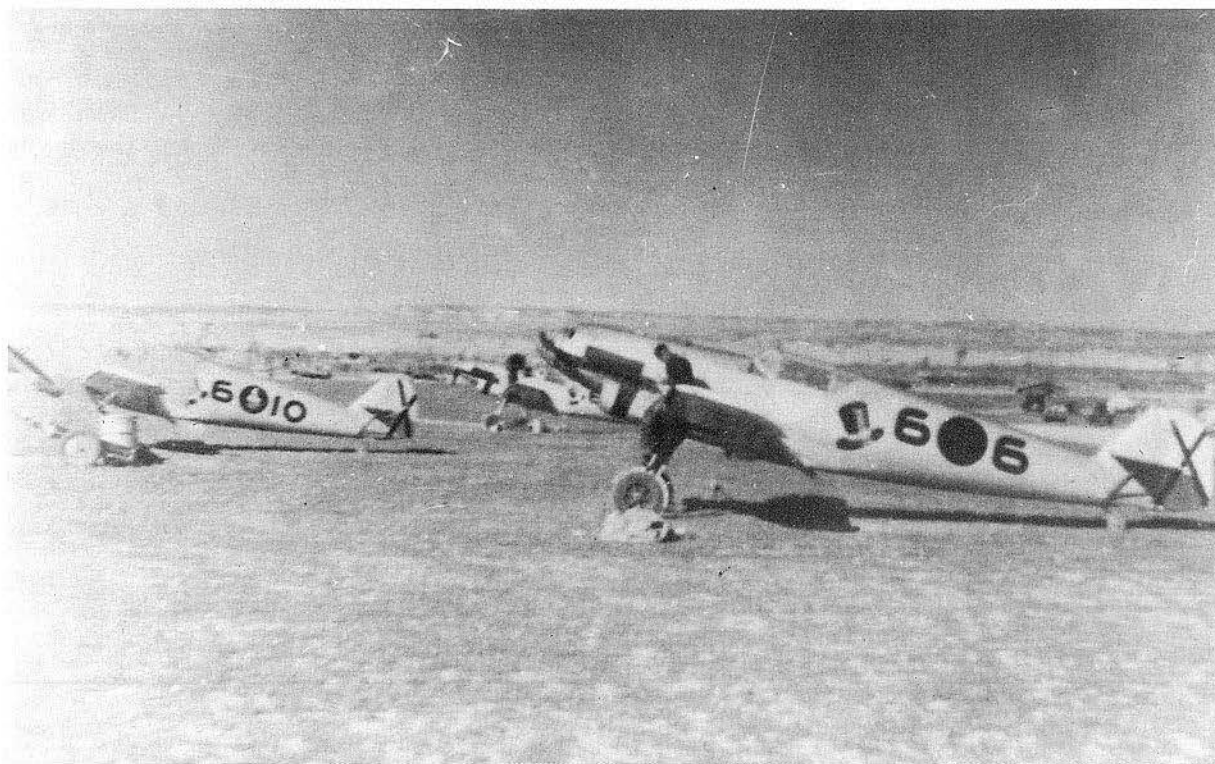
Quasi contemporaneamente, mentre le artiglierie allungavano il tiro, i legionari del 5º Reggimento della Divisione **XXIII Marzo** uscirono dalle trincee antistanti il settore centrale, baionetta in canna, preceduti da una compagnia di carri Ansaldo e subito sostenuti a sinistra dal vigoroso assalto del 4º Reggimento.

La forte preparazione aerea e d'artiglieria era riuscita solo parzialmente a scalfire gli ottimi ricoveri blindati dei santanderini, che con un violento fuoco inflissero severe perdite agli attaccanti. Ma i legionari non si arresero. Guidati da entusiasti ufficiali subalterni, si infiltrarono abilmente nel vivo dell'organizzazione difensiva, valicandola in più punti con eccezionale celerità.

A mezzogiorno la principale linea avanzata era crollata sotto l'impeto della **XXIII Marzo**, mentre alla sua destra il 7º ed 8º Reggimento della Divisione **Fiamme Nere** occupavano Cabana de Virtus.

Nei due giorni successivi il C.T.V. travolse tre successive linee fortificate arrivando a contatto con le poderose posizioni del Puerto del Escudo. Il superamento dell'intero sistema difensivo avanzato, era stato accompagnato dal sistematico ed incessante martellamento dei bombardieri legionari.

Il XXIX ed il XXIV Gruppo da Bombardamento avevano operato ad eccezionali livelli di efficienza nonostante le alquanto rudimentali attrezzature delle basi di Soria e Saldaña. Mancavano gli appositi carrelli trasporto



Messerschmitt Bf 109 B-1 del 2 J/88 durante la battaglia di Brunete, ove la staffel perse due velivoli, ambedue rivendicati dal mercenario statunitense Frank Tinker. (Archivio Juan Arraez Cerdà)

bombe ed i bombardieri dovevano essere riforniti direttamente dai fusti con pompe a mano, tuttavia gli aerei venivano ugualmente approntati per più missioni nella giornata grazie al lavoro massacrante di tutto il personale (14).

Il 15 agosto ogni velivolo dei gruppi XXIV (Savoia S.81) e XXIX (S.79 e BR.20) andò in azione almeno tre volte, spianando la strada alle lanciafiamme divisioni legionarie. Alla fine della giornata i due gruppi avevano scaricato sul nemico più di 80 tonnellate di alto esplosivo, parte delle quali per preparare l'attacco delle brigate navarresi sul fianco sinistro del saliente di Reinosa.

All'incirca lo stesso quantitativo di bombe fu lanciato dalla Condor, ma ad esclusivo beneficio dei reparti navarresi (15).

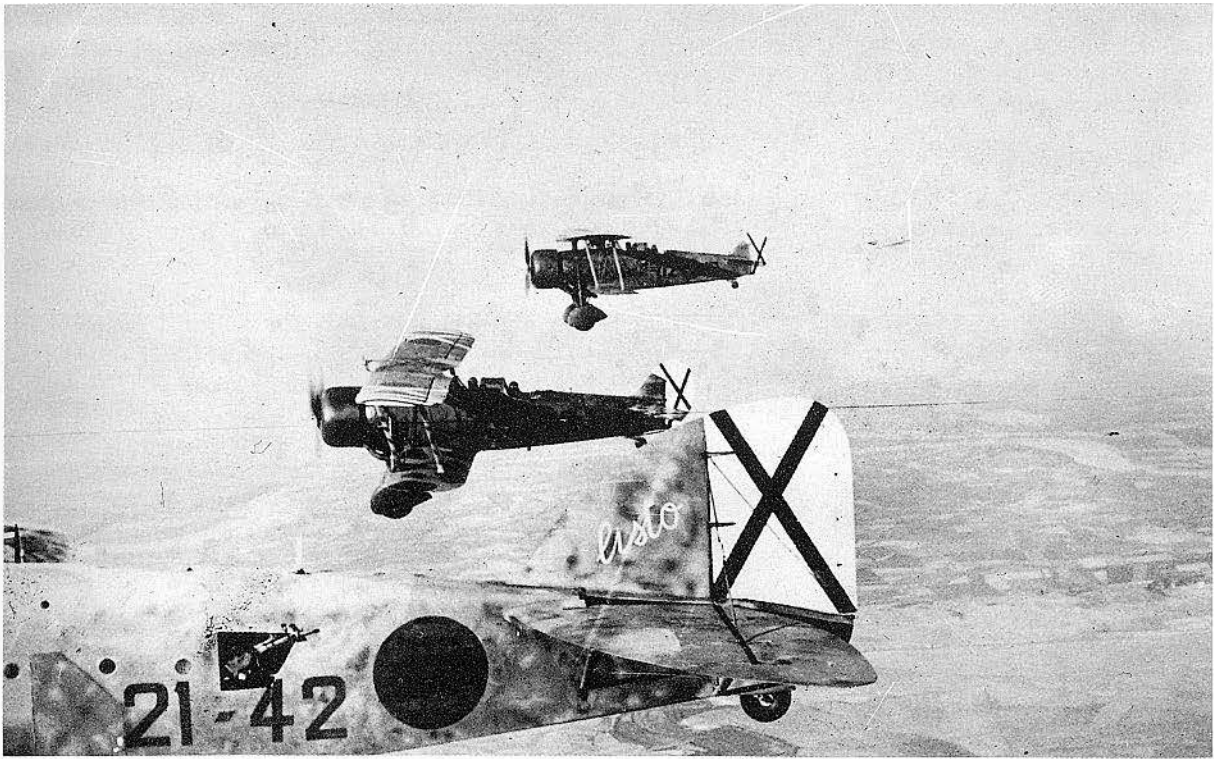
L'offensiva aerea provocò una sortita in massa della caccia repubblicana, che, conscia del momento decisivo, si mosse con tutti i velivoli efficienti. Due dozzine di "Mosca" e "Chato" furono lanciate all'attacco, nell'intento di arrivare ai bombardieri superando lo schermo dei caccia legionari.

Nel cielo di Ardigò, la grossa formazione "rossa" incappò in una animosa pattuglia di Fiat della 24ª comandata dal tenente Luigi Monti. Incurante del numero Monti attaccò alla disperata ottenendo con la sorpresa un iniziale successo, ma gli sarebbe andata male se in suo soccorso non fossero giunti gli altri caccia della 24ª guidati dal capitano Brambilla, indi quelli della 31ª Squadriglia con il capitano Borgogno.

Scompaginati dai successivi attacchi dei Fiat, i repubblicani rupero il combattimento, perdendo - secondo un rapporto dell'A.L. - due "Mosca", più altri tre probabili, fra i quali un "Chato" lungamente mitragliato da Monti durante la prima fase della mischia. Monti era però stato a sua volta contrattaccato da un altro "Chato" ed obbligato a mollare prematuramente la preda.

14) Le bombe degli S.81 - Squadriglie 11ª e 13ª di base a Saldaña erano trasportate a dorso di mulo dai depositi decentrati ai margini delle piste dei velivoli. Le bombe venivano caricate sugli apparecchi con argani manuali oppure a braccia (testimonianza all'autore del comandante Simini e del colonnello Castellani, Roma ottobre 1982).

15) J. Salas Larrazabal, op. cit. pagg. 178, 179.



Formazione di Ro.37 ed S.81. Alla battaglia dell'Escudo, il 14 agosto 1937, Ro.37 ed S.81 attaccarono duramente le posizioni repubblicane in appoggio all'avanzata del C.T.V. (Aeronautica Militare Fototeca)

All'indomani i caccia repubblicani si ripresentarono sul fronte, mantenendo però un atteggiamento marcatamente più cauto. Intorno alle 14, 00 si avvicinarono ad una formazione di S.81 sul passo dell'Escudo, ma si eclissarono appena i CR.32 della 14^a Squadriglia accennarono ad una puntata offensiva.

Il 16, i bombardieri legionari effettuarono sul passo dell'Escudo le incursioni più micidiali dell'intera campagna, procurando forti perdite ai difensori e fiaccandone il morale. L'opera degli aerei fu successivamente completata, con precisa e schiacciante concentrazione di tiro, dall'artiglieria del C.T.V., sicché a sera la linea dell'Escudo cadde nelle mani della **XXIII Marzo**. All'azione aerea avevano dato un forte apporto gli Ju 52 ed He 111 della Condor (16).

Nella stessa giornata, una veloce manovra dei reparti motorizzati della **Littorio** al comando di Bergonzoli, aveva reciso alla base il saliente di Reinosa, occupando Población e stabilendo ad Ovest il collegamento con la IV Brigata di Navarra (17).

Con l'avanzata lampo della **Littorio** e la contemporanea occupazione di Reinosa da parte della VI Brigata di Navarra, il saliente di Reinosa divenne una grossa sacca dove rimasero intrappolati 33 battaglioni repubblicani.

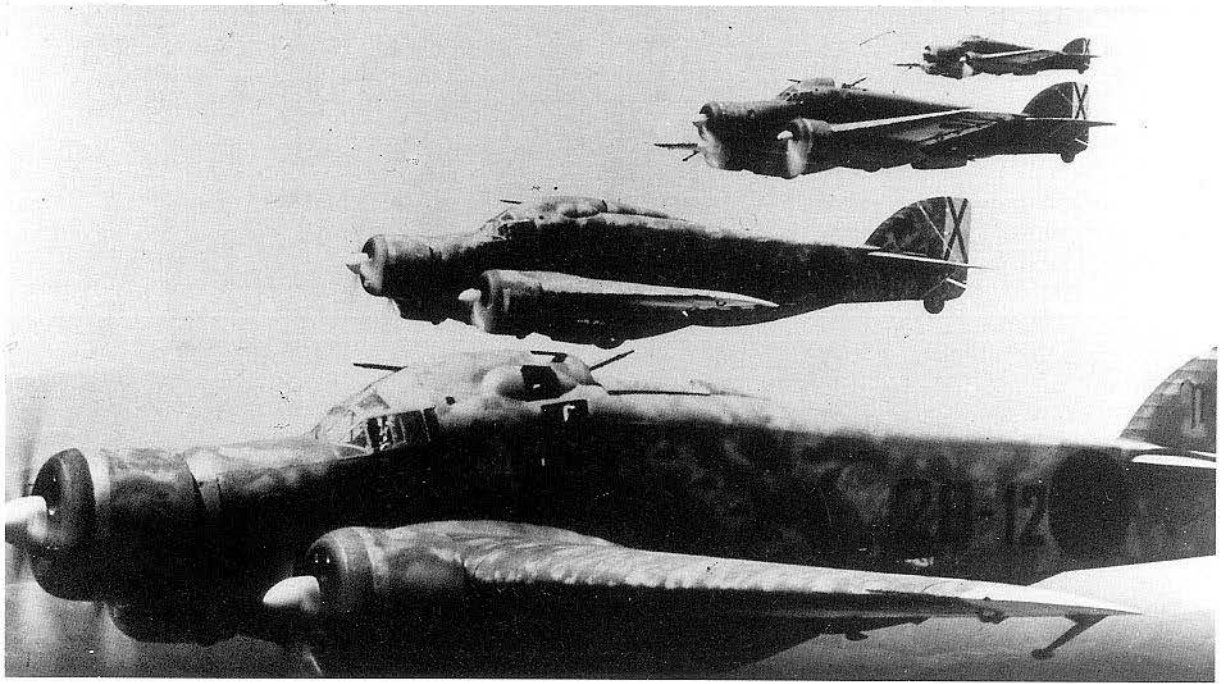
L'azione della **Littorio** e dei navarresi fu efficacemente sostenuta dai micidiali attacchi a volo radente dei "Romeo" legionari e degli Heinkel He 51 germanici sulle truppe che tentavano di sottrarsi alla cattura.

Il generale Ulibarri arretrò i propri reparti sulle posizioni da tempo preparate per una estrema difesa a Nord del passo dell'Escudo. Per 24 ore sembrò che gli italiani segnassero il passo, ma si trattava di un rallentamento imposto da un repentino peggioramento delle condizioni meteorologiche e dalla necessità di completare le operazioni di rastrellamento della sacca di Reinosa.

Il 17 agosto, gli S.81 avevano incessantemente battuto le posizioni a Nord di Villacarriedo ed Ontaneda, dove i repubblicani stavano lavorando per ricostituire una linea con truppe di riserva trasportate con autocarri e convogli ferroviari. Ma i treni non arrivarono mai nelle stazioni ferroviarie di Ontaneda e Sarrión, totalmente distrutte dai bombardamenti effettuati da formazioni miste di S.79 e BR.20.

16) E. Faldella op. cit. pag. 416.

17) Reinosa fu presa con il concorso di una compagnia di carri leggeri Ansaldo del C.T.V., entrata in città all'avanguardia dei navarresi (F. Belforte, op. cit. pag. 195).



Il 15 agosto, ogni S.79 del XXIX Gruppo andò in azione almeno tre volte per aprire la strada per Santander alle truppe del C.T.V.. Sul primo S.79, l'originario emblema dei "Sorci Verdi". (Aeronautica Militare Fototeca)

La caccia repubblicana, schivate le scortatissime formazioni degli S.81, aveva più volte tentato di intercettare alcune veloci pattuglie di S.79 e BR.20, ma aveva fallito in ogni occasione continuando a dare prova di scarsa capacità, anche nel momento decisivo della battaglia, nè mai riuscì, nel corso delle operazioni aeree contro Santander, ad abbattere un solo aereo avversario. Infatti tutti i cinque aerei complessivamente perduti dall'Aviazione Legionaria e dai nazionalisti nella battaglia di Santander, caddero per cause accidentali indipendenti dalle azioni belliche.

Il 14 agosto uno Ju 52 spagnolo esplose in volo per il solito difetto dell'impianto lanciabombe, che aveva attivato la spoletta elettrica di una delle bombe. Il 17, l'A.L. perse per incidenti un Ro.37 a Villarcayo ed un CR.32 a Logroño, ambedue con la morte degli equipaggi. Il 20, due cacciabombardieri He 51 dell'aviazione nazionalista spagnola si scontrarono in volo, causando il decesso dei piloti.

L'ultimo disperato combattimento del circo Krone

Nella mattina del 18 agosto, il C.T.V. affrontò la nuova linea repubblicana a Nord dell'Escudo sfondandola in poche ore.

Le divisioni **Littorio** e **Fiamme Nere**, seguite dalla **XXIII Marzo**, balzarono oltre la larga breccia puntando diritto su Santander, mentre alla loro sinistra le brigate navarresi avanzavano su Torrelavega, punto nodale delle comunicazioni fra Santander e le Asturie.

Alle 6,45, quando le truppe legionarie erano scattate all'attacco, il tempo era pessimo: la fitta pioggia ed una bassa cappa di nubi rendevano precaria la visibilità. Eppure Ro.37 protetti da Fiat, insinuandosi fra i piovaschi, scesero a volo radente a mitragliare e spezzonare le unità repubblicane fronteggianti la **Littorio**. Anche i bombardieri del 21° Stormo erano scesi sotto il tetto di nubi per sconvolgere le forti difese di San Pedro ed aprire così la strada al riuscito attacco delle **Fiamme Nere**.

La situazione meteorologica rimase cattiva anche nei due giorni seguenti, ma non per questo cessarono i combattimenti aerei. I Messerschmitt Bf.109 del 2J/88 (Jagdgeschwader n°2 - **Zilynder Hutt**) rivendicarono l'abbattimento di tre "Chato" il 19 ed altrettanti "Mosca" il 20 (18).

18) Gomà, op. cit. pag. 244.

I piloti repubblicani preferivano attribuire ai caccia tedeschi Messerschmitt Bf 109 l'abbattimento dei loro aerei, piuttosto che ai Fiat CR.32. La indiscussa superiorità tecnica dei nuovi velivoli germanici, rendeva meno umiliante la loro sconfitta (A. Nassaes, op. cit.).

Il 20, dieci Fiat del VI Gruppo sorpresero quattordici I-15 scortati da otto I-16 della squadriglia "Mosca" di Boris Smirnov (nome di battaglia: Pligunov), arrivata da appena ventiquattro ore dalla zona centrale. Colta in situazione tattica sfavorevole mentre si era abbassata per mitragliare truppe legionarie, la nuovissima squadriglia ebbe un disastroso esordio. I suoi piloti, quasi tutti giovani spagnoli al loro primo combattimento, furono surclassati dai più abili piloti legionari.

L'aviazione repubblicana faceva molto affidamento su questi giovani, da poco rientrati in Spagna dopo un periodo di formazione ed addestramento alla scuola di volo sovietica di Kirovabad (19). Ma neppure i tre sperimentati capipattuglia russi di Smirnov riuscirono a bilanciare col maggior numero dei loro aerei la compatta disciplina di volo degli italiani. Il VI Gruppo vantò, forse ottimisticamente, dieci vittorie: otto I-15 e due I-16. Comunque fonti d'informazione di parte repubblicana confermano la distruzione di tre I-16 ("Mosca") - compreso quello dello spagnolo Rada, salvatosi col paracadute - mentre non accennano a perdite di "Chato", sebbene parecchi biplani "rossi" siano stati visti allontanarsi dalla zona dello scontro con inusuali assetti di volo (20).

Francisco Tarazona - uno dei piloti novellini di Smirnov - rivendicò l'abbattimento di un Fiat, il cui pilota sarebbe perito lanciandosi col paracadute da un'altezza insufficiente. E' però probabile che i ricordi di Tarazona siano alquanto confusi. Come già sappiamo, non fu registrata alcuna perdita di CR.32 in combattimento durante l'intera battaglia.

Il 21, l'Ejército del Norte, ormai a corto di riserve, tolse alcuni battaglioni dal barcollante settore di Torrelavega, già investito dalle brigate navarresi del generale Solchaga, per schierarli davanti ai legionari di Bastico in marcia verso Santander. Il tentativo era disperato ma aveva una sua logica, in quanto nella lontana Aragona, l'esercito repubblicano stava segretamente preparando ad una nuova offensiva "per salvare il Nord".

Per l'Ejército del Norte era quindi imperativo ritardare oltre i limiti del possibile la caduta di Santander, con la speranza che la nuova offensiva ripetesse il miracolo di Brunete, il cui effetto aveva bloccato la campagna al Nord per quasi sette settimane.

Sul piccolo colle di Cocubillo, gli ultimi battaglioni santanderini furono opposti al C.T.V., col sostegno di tutti gli aerei superstiti.

Nella mattinata del 21, "Chato" e "Mosca" fallirono due tentativi di intercettare i bombardieri legionari. Nel pomeriggio tutte le squadriglie repubblicane parteciparono ad un grande attacco a volo radente contro le punte avanzate del C.T.V.. Sotto l'ala protettrice di ventidue "Chato" e sei "Mosca", una ventina di vecchi Potez 25 e sgangherati Bristol Bulldog del circo **Krone** al comando dello spagnolo Villanova riuscì ad arrivare sull'obiettivo eludendo le crociere dei Fiat, grazie all'intelligente sfruttamento della copertura offerta da estesi cumuli di basse nubi.

Ma quando gli aerei di Villanova e la loro scorta sbucarono dalla protettiva coltre per lanciarsi all'attacco, ebbero l'amara sorpresa di trovarsi sulla testa tutte le cinque squadriglie del XVI e VI Gruppo Caccia legionaria.

I Fiat attaccarono in picchiata come furie, mentre "Chato" e "Mosca" contromanovrarono per coprire i vecchi aerei d'assalto del **Krone**. Il capitano Boris Smirnov dovette quasi subito saltare col paracadute dal suo I-16 semidemolito da alcune aggiustate raffiche di 12,7 mm. Le prime perdite smorzarono le velleità di resistenza dei "Rata" e dei "Chato", dando il via ad una fuga generale. I velivoli repubblicani si dispersero per cercare nelle nuvole rifugio alle micidiali 12,7 mm legionarie, tuttavia parecchi furono ugualmente abbattuti. Secondo i piloti dei Fiat sarebbero stati distrutti almeno cinque "Rata", un "Chato" e forse due caccia non identificati.

Nei giorni seguenti il VI Gruppo si aggiudicò altri 5 o 6 "Chato" e 2 "Rata" meritando l'ammirata attenzione del colonnello Francisco Urbano, ufficiale nazionalista addetto al Comando del C.T.V.. Però nel rapporto sulla battaglia preparato per il Q. G. di Franco, Urbano aggiunse che le vittorie rivendicate dai Fiat italiani, quantunque brillanti, gli sembravano alquanto gonfiate (21). Impressione errata. Infatti, quando a tarda sera del 24 agosto

19) Fra il novembre 1936 ed il maggio 1937, 200 giovani spagnoli del 1º Corso (Primera Promoción) furono addestrati nella scuola di volo di Kirovabad. Sempre dalla medesima scuola uscirono altri 400 piloti (2º e 3º Corso), gli ultimi dei quali rientrarono in Spagna alla fine del 1938 (R. Salas Larrazabal op. cit. pag. 1224).

20) F. Tarazona, "Yo fui piloto de caza rojo" Librería Editorial San Martín, Madrid 1974, pag. 52. (cfr. P. P. Laureau op. cit. pag. 99).

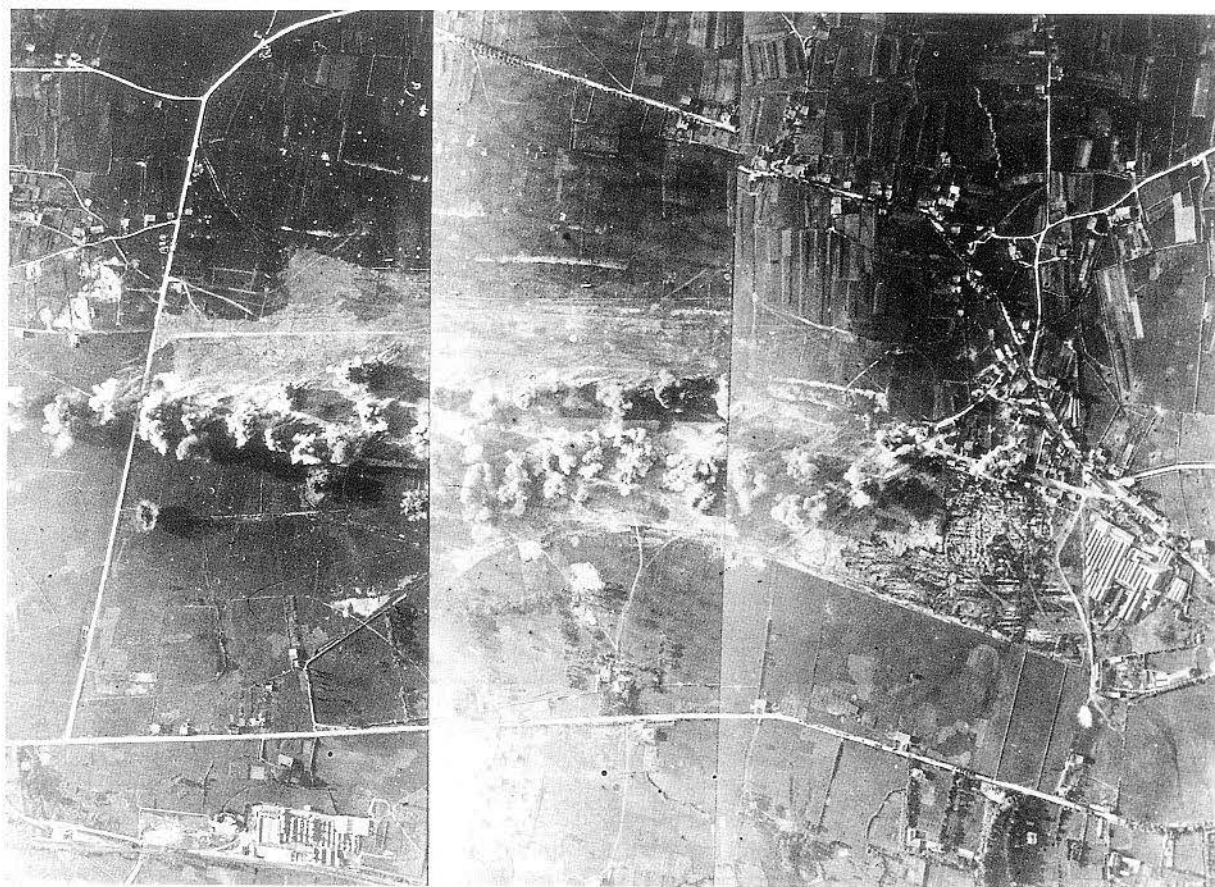
21) Servicio Histórico Militar, Martínez Bande, "El final en el frente Norte", Edit. San Martín, Madrid 1980, pag. 247.

A Santander, l'aviazione del Nord mise in campo circa 74 velivoli (20 "Mosca", 24 "Chato" oltre a 30 caccia e ricognitori vari del cosiddetto **Circo Krone** (nome di un grande circo equestre allora noto in tutta Europa).

Fra il 6 ed il 24 agosto furono perduti circa 52 aerei (15 "Mosca", 12 "Chato" e 25 o 27 aerei del **Circo Krone**.

Nel medesimo periodo furono rivendicate 36 vittorie dalla caccia legionaria, 10 dalla Condor e nessuna dall'aviazione nazionalista spagnola (non coinvolta in combattimenti).

Secondo una stima per difetto, circa il 10% dei 74 velivoli repubblicani fu messo fuori servizio da incidenti e distrutta dagli S.79, una dozzina fu distrutta dagli Ju 52 a La Albericia e venti fuggirono. I circa 34 apparecchi rimanenti furono sicuramente distrutti dai caccia italiani e tedeschi, che invece rivendicarono 46 abbattimenti. In conclusione si possono ritenere certe almeno 34 vittorie, di cui probabilmente 27 furono legionarie e 7 tedesche (n.d.A.).



Santander, 22 agosto 1937, perfetto centro degli S.79 del XXIX Gruppo B.V. sulla pista dell'aeroporto.
(Aeronautica Militare Ufficio Storico)

l'aviazione repubblicana sgomberò il campo Albericia - sua ultima base nel santanderino - dalle piste butterate dai crateri solo venti velivoli si alzarono perigliosamente per raggiungere le Asturie. Rimanevano ai repubblicani 5 "Mosca" su 20, meno di una dozzina di "Chato" su 24 e 5 aerei del **Krone** su 30. Quindi mancavano all'appello più di 50 velivoli, di cui circa 30 abbattuti dalla Caccia Legionaria, sei dai Messerschmitt, una dozzina distrutta all'ultimo minuto sulle piste di Albericia dagli Ju 52 tedeschi e altri due o tre colpiti in precedenza dagli S.79 a Torrelavega (22).

Come corollario finale, il 24, un Tupolev SB-2 proveniente da uno degli aeroporti attorno a Madrid fu abbattuto dal Breda Ba.65 del maresciallo Dell'Acqua sulla verticale di Soria, la più importante base dei bombardieri legionari durante la battaglia di Santander. Due SB-2, arrivati per colpire i velivoli della base legionaria, erano capitati a tiro del solito Ba.65 circuitante ad alta quota su Soria per proteggere il campo dagli attacchi aerei. Al Breda erano bastate poche raffiche del suo armamento - il più formidabile mai prima sperimentato in cieli spagnoli - per incendiare e spedire al suolo uno degli incursori.

22) Circa il numero dei velivoli repubblicani evacuati il 24 agosto 1937 da La Albericia vedere: F. Tarazona, op. cit. pag. 59 e segg.; n°20 marzo-aprile 1982 di "Alas Gloriosas", Boletín Informativo N°20 de la ADAR (Associazione Aviatori della Repubblica); P. P. Laureau, op. cit. pag. 99.

Vittoria legionaria a Santander

Il 26 agosto la **Littorio** e la IV Brigata di Navarra entrarono a Santander. Quattrocentotrentadue morti e millecinquecento feriti testimoniavano l'impegno con cui i 30.000 legionari italiani avevano combattuto. I reparti nazionalisti spagnoli, quantunque più numerosi (60.000 uomini), avevano avuto 200 morti e 700 feriti, impegnando solo un quarto degli effettivi in combattimento (23).

La rapidità era costata sangue, soprattutto sangue italiano, ma l'Esercito del Norte era praticamente distrutto. Solo i resti di due divisioni asturiane ed alcune piccole unità santanderine scamparono all'accerchiamento, ritirandosi nelle Asturie. Quarantacinquemila demoralizzati soldati repubblicani furono catturati.

Il 24, diecimila baschi si arresero nel porto di Santona al C.T.V., il cui comando concesse loro di espatriare su navi neutrali. La faccenda suscitò un putiferio fra Bastico e Franco, che pretese la consegna dei baschi.

Bastico era riluttante all'idea di consegnare i baschi ai plotoni d'esecuzione nazionalisti. Più volte soldati repubblicani catturati dal C.T.V. e consegnati agli spagnoli erano stati passati per le armi nonostante le garanzie di risparmiarli. Tuttavia Bastico dovette cedere. Per questa bega e per la sua irriducibile opposizione alla puntigliosa pretesa del comando nazionalista di "disporre dei legionari come truppa propria" fu richiamato in patria su esplicita richiesta del "Generalissimo" Franco (24).

L'occupazione della provincia di Santander fu completata il 2 settembre, tuttavia dal 25 agosto il XXIII Gruppo Caccia **Asso di Bastoni** ed il XXIX Gruppo Bombardamento entrarono in azione in Aragona, nel settore di Belchite, dove i repubblicani erano tardivamente passati all'offensiva "per salvare il Nord".

Il 27 agosto, prima di raggiungere il fronte aragonese, 9 Savoia S.81, 15 Fiat CR.32 e 10 Ro.37 avevano volato in parata nel cielo di Santander, mentre le truppe vittoriose sfilavano davanti ai generali Bastico e Davila.

A Santander, mentre il C.T.V. aveva ampiamente riscattato lo scacco morale di Guadalajara, l'Aviazione Legionaria aveva dominato il cielo della battaglia.

Il migliore elogio all'operato dell'A.L. si trova nel rapporto sulla battaglia di Santander stilato per Mussolini dal Comando del C.T.V.: "L'Aviazione Legionaria è sinonimo di slancio, di audacia e di vittoria (....) durante la battaglia di Santander, essa ha letteralmente dominato il cielo (..), stroncando immediatamente ogni tentativo di reazione nemica (...). In questa terra e contro questo nemico l'azione dell'aviazione è di capitale importanza. (...) E' pertanto necessario che essa sia la più numerosa possibile (...). L'asse militare del nostro Paese passa oggi per la Spagna. Una squadriglia in più in volo nel cielo iberico conta in questo momento cento volte più di uno stormo presente in Italia" (25).

23) Le perdite esatte riportate dal C.T.V. nella battaglia di Santander furono rese note da Ciano nella riunione del Gran Consiglio del Fascismo del marzo 1938 ("Questione Spagnola dal marzo 1937 al febbraio 1938" - MAE, Spagna, Fdg. B. 11). Per le perdite nazionaliste e la forza delle loro truppe effettivamente impegnata in combattimento cfr. "El final en el frente Norte", op. cit. pag. 105.

24) Bastico fu sostituito al comando del C. T. V dal generale Berti (n. d. A.)

25) MAE, Spagna, Fdg. B. 13: "Relazione Santander", pag. 79.

CAPITOLO XVII

ARAGONA

L'offensiva repubblicana su Zaragoza

Un mese dopo la cruenta battaglia di Brunete, l'esercito repubblicano sorprese ancora una volta il generalissimo Franco attaccando in Aragona. Era la quarta offensiva lanciata "per salvare il Nord". Obiettivo repubblicano: conquistare Zaragoza ed attirare nella regione le truppe in marcia su Santander.

All'alba del 24 agosto, appena due giorni prima dell'entrata del C.T.V. in Santander, 80.000 repubblicani avanzarono contro Zaragoza, mentre la loro aviazione si scatenava contro i centri di resistenza e le retrovie nazionaliste.

Il piano di battaglia, anche questa volta opera del brillante capo di stato maggiore repubblicano Vicente Rojo, prevedeva un attacco a tenaglia contro il saliente nazionalista davanti a Zaragoza.

Al momento dell'attacco, i nazionalisti avevano in Aragona appena due divisioni, però avevano creato attorno a Zaragoza una robusta cintura difensiva costituita dalle cittadine fortificate di Quinto, Codo, Belchite, Mediana, Fuentes de Ebro e Villamayor. Come a Brunete, il comando repubblicano si era intestardito a piegare l'irriducibile resistenza di questi capisaldi avanzati, invece di procedere in profondità con la massima rapidità possibile. Quinto, Codo e Villamayor furono prese, ma Belchite, difesa da 3.000 uomini, aveva tenuto duro nonostante i terrificanti bombardamenti.

La fortissima 11ª Divisione di Lister - le cui due brigate motorizzate avrebbero dovuto entrare in Zaragoza nel primo giorno dell'offensiva - invischiata in questi combattimenti, si trovò nell'impossibilità di continuare l'avanzata (1).

Le guarnigioni nazionaliste si difesero sino all'annientamento totale, ma diedero tempo a tre divisioni di Franco di accorrere in zona d'operazioni, assieme alla divisione **Frecce** appoggiata da gruppi d'artiglieria e da batterie contraeree legionarie.

L'incipiente declino dell'aviazione repubblicana e la guerra di corsa nel Mediterraneo

In agosto, l'Estado Mayor del Aire nazionalista aveva appena riorganizzato le forze aeree dividendole in "aviazione indipendente" ed in "aviazione di cooperazione". L'Aviazione Legionaria, la Condor, i reparti spagnoli di Junkers Ju 52 e di caccia Fiat costituivano "l'aviazione indipendente": una forza strategica alle dirette dipendenze del Quartiere Generale di Franco. "L'aviazione di cooperazione", formata dagli He 51, "Romeo" Ro.37, He 45 ed He 46 delle squadriglie spagnole, dipendeva direttamente dai Corpi dell'Esercito nazionale (2).

Il nuovo ordinamento poneva finalmente termine alla vecchia diatriba, fra l'aviazione italo tedesca ed i comandi spagnoli, che ambivano sempre frazionare i reparti aerei fra le grandi unità dell'esercito.

Al momento dell'attacco in Aragona, L'Aviazione Legionaria era prontamente accorsa a Zaragoza. Nel pomeriggio del 24, i Fiat CR.32 del XXIII Gruppo **Aso di Bastoni** erano arrivati alla base di Sanjurjo, al comando

1) A. Castells, op. cit. pag. 277. Cfr. G. Calandrone, op. cit. pag. 208.

2) MDA, OMS: Estado Mayor del Aire, 3ª Sección Operaciones, 14 agosto 1937, pag. 2, Actuación en colaboración con las fuerzas de tierra.

del maggiore Zotti. Il giorno dopo erano arrivati reparti aerei spagnoli, fra cui il Gruppo 2-G-3 di Morato, con una forza pari all'incirca a quella di una squadriglia caccia legionaria. Con la protezione dei caccia, una dozzina di obsoleti ricognitori Heinkel He 46 del Gruppo 3-G-11 ed alcuni Heinkel He 51 dell'aviazione di cooperazione dipendente dal V Corpo d'Esercito, iniziò furiosi attacchi a volo radente nel tentativo di arrestare l'avanzata repubblicana (3).

L'Aviación Militar repubblicana aveva messo in campo le sue migliori unità. Ma era ancora debole per il tremendo salasso subito a Brunete ed a Santander. Le erano mancate adeguate forniture dall'Unione Sovietica, sia per un certo raffreddamento dell'interesse di Stalin per la guerra spagnola sia a causa della guerra di corsa condotta in Mediterraneo dalla Regia Marina italiana.

In poco più di un mese, dall'11 agosto al 16 settembre, unità italiane avevano affondato nove navi, fra cui sette piroscafi e due petroliere. Altri tre piroscafi erano stati danneggiati e due la petroliera greca **Burlington** ed il piroscafo spagnolo **Mar Negro** - erano stati catturati dagli esploratori **Barletta** e **Adriatico**, in servizio sotto bandiera nazionalista con i nomi di **Rio** e **Lago**. Inoltre il cacciatorpediniere repubblicano **Churruca** era stato danneggiato da un siluro del sommergibile **Jalea**. Due dei piroscafi affondati erano russi: il **Timiriázev**, mandato a picco, il 30 agosto, al largo di Algeri dal C. T. **Turbine**, ed il **Blagoiev**, silurato, il 1° settembre, dal sommergibile **Settembrini** nell'alto Egeo.

Alla lotta contro il traffico dava il suo contributo anche l'aviazione delle Baleari, che il 18 settembre affondava nel porto di Valencia il piroscafo greco **Gineco**, danneggiando pure il cargo britannico **Jean Weems** ed il C.T. repubblicano **Escano**. Nel mattino del 19 settembre, il piroscafo spagnolo da 2000 tonn. **Cabo Sacratif** - probabilmente per effetto della guerra di corsa - si consegnava nelle acque di Siracusa. Il giorno precedente l'incrociatore **Canarias** aveva catturato due piroscafi spagnoli in rotta per Mahon (4).

In conseguenza della guerra al traffico repubblicano e sovietico nel Mediterraneo, nel terzo trimestre del 1937 l'aviazione repubblicana ricevette in tutto appena quindici caccia Polikarpov I-15. Mentre a Brunete, i repubblicani avevano complessivamente messo in linea 258 aerei, in Aragona ne avevano poco più di 160, ovvero: tre squadriglie di "Mosca" (1ª, 3ª e 4ª, rispettivamente ai comandi dei capitani Ivanov, Boris Smirnov e Shimelkov) quattro squadriglie di "Chato" con equipaggi misti russo spagnoli, tre squadriglie di Tupolev SB-2 ed un gruppo di "Natacha", scaglionati sui campi di Figueras, Híjar, Candasno, Caspe, Escatron e Reus (5).

Alla fine d'agosto, l'aviazione repubblicana aveva però più piloti che velivoli. Infatti, ai duecento russi ed agli spagnoli veterani della vecchia Aviación Militar, si erano aggiunti i duecento giovani aviatori rientrati dal primo corso d'addestramento in URSS ed i cinquanta addestrati in Francia nei corsi organizzati dall'Aviation Populaire (6).

3) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 184.

4) I dati relativi alla guerra al traffico fra l'11 agosto ed il 18 settembre 1937 sono tratti da MAE, Spagna, FDG, B.11: * Documento s.d. del Ministero Affari Esteri Ufficio Spagna "Operazioni di blocco mediterraneo eseguite dalle unità della Regia Marina (dal 11 agosto al 16 settembre 1937)", ove sono elencati undici affondamenti e tre catture;

* Prospetto "Risultati ottenuti nella guerra al traffico rosso dall'11 agosto al 1° Settembre 1937" di evidente origine del Ministero della Marina. Nel sopramenzionato documento dell'Ufficio Spagna, il C.T. **Churruca** e la petroliera panamense **Mac Knight** risultano affondati, mentre nel secondo sono dati per danneggiati.

* "Avvenimenti marittimi dei giorni 18 e 19 settembre (1937)".

Durante tutta la campagna marittima dell'estate 1937, le unità italiane avevano accuratamente cercato i loro bersagli fra le navi sovietiche e repubblicane, ciò non aveva tuttavia evitato l'errato attacco del sommergibile **Iride** al cacciatorpediniere britannico **Havoc**. Una maggiore prudenza era invece usata dalla marina nazionalista, tenuta a rispettare gli accordi intercorsi fra Franco ed il governo britannico. Interessato all'amicizia britannica, Franco aveva assicurato la completa libertà di navigazione delle navi battenti l'Union Jack anche nelle acque territoriali spagnole, in cambio della garanzia-abbastanza platonica - che queste non avrebbero portato contrabbando bellico (Il Sottosegretario di Stato per la Marina, Roma 7 agosto 1937, "Colloquio tra il Capo di Gabinetto ed il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Spagnola", promemoria vistato da Mussolini, MAE, Spagna, FDG, B.11).

Gli attacchi contro mercantili in navigazione delle tre aviazioni franchiste basate alle Baleari erano stati oggetto di una disposizione dell'Ammiragliato nazionalista, che ordinava: "L'aviazione deve bombardare le navi mercantili spagnole, russe, greche o navi segnalate come contrabbandiere bene identificate, solamente in acque giurisdizionali (spagnole). Alle navi inglesi, se sono sospette, si farà una intimazione compiendo evoluzioni attorno alla nave, obblilandola con lancio di messaggio o con tiro di mitragliatrice a prendere rotta verso un porto nazionale; sarà attaccata in caso di disobbedienza. Dentro i porti tutte le navi saranno attaccate; nella zona di sicurezza saranno tutte rispettate [...] (MDA OMS, Cart.65, Comandancia Naval de Baleares, prot. 1608, 4 settembre 1937). Di conseguenza l'Aviazione legionaria aveva continuato sino al termine delle ostilità a bombardare anche i mercantili britannici alla fonda nei porti repubblicani.

5) Nel primo trimestre 1937, la Russia aveva consegnato al governo repubblicano 184 velivoli, nel secondo 173 velivoli, e rispettivamente 15 nel terzo e 46 nel quarto (Jesus Salas "Intervencion Extranjera en la guerra de España" pag. 429). Circa forza e dislocazione delle forze aeree repubblicane durante l'offensiva contro Zaragoza cfr.: A. Nassaeus op. cit. pag. 215; P. P. Laureau, op. cit. pag. 103.

6) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 185; MAE, Spagna, FDG, B.99: C.T.V., Notiziari Uff.I. del C.T.V., 1937.

In Aragona, l'aggressivo Zotti aveva rinverdito i successi di Brunete. Il 25, aveva esordito guidando l'**Asso di Bastoni** in una serie di combattimenti in cui erano stati abbattuti su territorio nazionalista quattro "Natacha", tre "Rata" e tre SB-2. Altri cinque SB-2, abbattuti dai Fiat di Zotti, cadevano fra Fuentes e Quinto, in zona controllata da truppe repubblicane. Nel bollettino della sera, i repubblicani annunciavano la distruzione di due Fiat, ma si sbagliavano. Due CR.32 avevano dovuto ritirarsi dalla mischia per i danni ricevuti, mentre altri avevano subito numerosi colpi, ma le solide doti di incassatore del Fiat CR.32, avevano riportato a casa tutti i piloti (7).

Nel frattempo giungevano a Zaragoza le tre squadriglie del XVI Gruppo **Cucaracha** guidate da Casero. L'indomani, sei Ju 52 e sedici Heinkel spagnoli andavano all'attacco della colonna repubblicana che attaccava Villamayor, protetti dalle tre squadriglie dell'**Asso di Bastoni**. La formazione veniva sorpresa da diciassette caccia "Mosca" e "Chato". I Fiat di Zotti distruggevano due assalitori, che però abbatterono un Heinkel He 46 e gli aerei dei sottotenenti Enrico Schievano e Gilberto Caselli. Riportavano gravi danni pure i Fiat dei comandanti delle Squadriglie 18ª e 20ª, i capitani Guido Nobili ed Enrico Degli Incerti, i quali dovettero atterrare fuori campo. Schievano morì, e Caselli, ferito gravemente, fu catturato e trasferito in un ospedale di Barcelona. Di lui si perse ogni traccia.

Nella medesima mattina, gli S.79 del XXIX Gruppo, decollati da Soria per la loro prima sortita in Aragona, vennero bersagliati dall'antiaerea nazionalista mentre sorvolavano il fronte (8). Nonostante l'impallinata di schegge "amiche", i trimotori proseguirono l'azione bombardando truppe nemiche fra Quinto ed Osera. L'azione venne ripetuta attorno alle 16,00, ma questa volta fu il tiro antiaereo repubblicano, fitto e preciso, ad avvolgere gli S.79. Nelle stesse ore esordiva anche il XVI Gruppo Caccia con una missione di scorta ai bombardieri spagnoli.

Il 27, il XXIII Gruppo, in due successive azioni affrontava prima nove "Curtiss" - scortati da nove "Rata" subito fuggiti - mandandone cinque al suolo, poi intercettava ed abbattendo tre solitari "Praga" (Aero 101) sorpresi mentre bombardavano posizioni nazionaliste ad Est di Fuentes. Il tutto, senza subire alcuna perdita (9).

Ma il 28, fu una giornata dura per il XVI Gruppo di Casero, impegnato in una feroce mischia con trentacinque caccia repubblicani sopra la Sierra de Alcubierre. Cadevano sette avversari, ma cadevano pure i Fiat dei giovani sottotenenti Luigi Mariotti, Giuseppe Costantini e Ottorino Cagni, i quali terminavano la guerra internati nel forte di Montjuich (Barcelona) (10).

All'indomani, il maggiore Zotti, decollato da Zaragoza con diciotto CR, intercettava e metteva in fuga tre Tupolev SB-2 diretti sulla città. Due SB-2 fuggivano rigando il cielo con scie di fumo. Più tardi, nella zona di Fuentes de Ebro, venivano avvistate una squadriglia di "Chato" e, più lontana, una di "Mosca". Una parte dei CR si avventava sui "Chato", mentre un'altra controllava dall'alto i "Mosca". Appena i monopiani russi cabra-rono per raggiungere una quota elevata, i Fiat li investirono con un fulmineo attacco in picchiata. Colti nel momento critico, quattro "Mosca" andarono a tenere compagnia al "Chato" abbattuto all'inizio della giostra.

Belchite

Da quando era entrato in azione, il XXIX Gruppo B.V. aveva eseguito almeno un paio di missioni al giorno. Poco dopo mezzogiorno del 29, i suoi aerei andavano in azione su Codo e Lecea, mentre nel pomeriggio quattro S.79 bombardavano i dintorni di Belchite, chiamati d'urgenza dal comando spagnolo per alleggerire la stretta dei rossi (11).

Durante la critica fase del lancio, con i vani bombieri aperti, gli aerei erano stati attaccati da otto "Chato". I mitraglieri di bordo avevano aperto il fuoco, nel frattempo i piloti avevano dato tutto motore. Un "Chato" era stato visto cadere in vite e, mentre gli S.79 distanziavano gli attaccanti, questi venivano a loro volta attaccati dai caccia legionari della scorta indiretta.

7) MAE, Spagna, FDG, B. 97: Telegramma da B.A.S.A. a Min. Aeronautica del 25/8/37/XV.

Secondo Guido Mattioli, op. cit. pag. 143, furono messi fuori combattimento i caccia di Zuffi e Daffara. Ma il telegramma sopra citato è molto esplicito al riguardo: "Tutti nostri apparecchi rientrati incolumi."

8) Diario del Sottotenente Gino Poggi, 289ª Squadriglia, XXIX Gruppo B.V..

9) Diario Storico XXIII Gr. C.T., MDA OMS Cart. 53

10) MAE, Spagna, FDG, B 307: Croce Rossa Italiana, Ginevra 5/11/1938 XVII, Protocollo n. 104, Elenco nominativo dei Piloti Legionari prigionieri dei rossi.

11) Quando non diversamente indicato, i dettagli sull'attività dei reparti dell'A.L., durante le operazioni in Aragona dal 25 agosto 1937 al 4 novembre 1937, sono tratti dalla già cit. "Attività Giornaliera dell'Aviazione Legionaria Continente" (MDA OMS Cart. 64/B). Testimonianza del Colonnello Enzo Sant'Andrea all'A., Roma 18/11/83.



Heinkel He 46 “Pava”, aereo da ricognizione tattica, sebbene lento (250 Km/h) estesamente impiegato per l’attacco a bassa quota. Durante la battaglia di Belchite, la temeraria audacia dei piloti spagnoli degli He 46 riscosse l’ammirazione degli aviatori italiani. (foto Ejercito del Aire)

A partire dal 30, con l’arrivo sul campo di Alfamen anche del VI Gruppo Caccia del maggiore Leotta, reduce dalle operazioni sul fronte di Santander, l’aviazione nazionalista acquistava la supremazia aerea in Aragona.

Da quel momento, le sette squadriglie da caccia repubblicane ebbero contro otto squadriglie legionarie (18^a, 19^a e 20^a del XXIII Gruppo; 24^a, 25^a e 26^a del XVI Gruppo; 31^a e 32^a del VI Gruppo) ed i Fiat di Morato.

Nello stesso giorno, bloccata l’offensiva repubblicana, il V corpo d’Armata nazionalista era partito al contrattacco con l’obiettivo di liberare Belchite dall’assedio.

Tutta l’aviazione nazionalista si era impegnata allo spasimo per sostenere l’impresa, mentre in Belchite, premuta dalle brigate internazionali, il presidio attuava un’epica difesa.

Attorno alla città, ridotta ad un ammasso di rovine, da più giorni si avvicinavano Junkers ed Heinkel spagnoli, S.79 e BR.20 legionari. Dal cielo una pioggia di bombe batteva il cerchio di truppe e di batterie repubblicane, per alleggerire la morsa di fuoco che cingeva l’abitato.

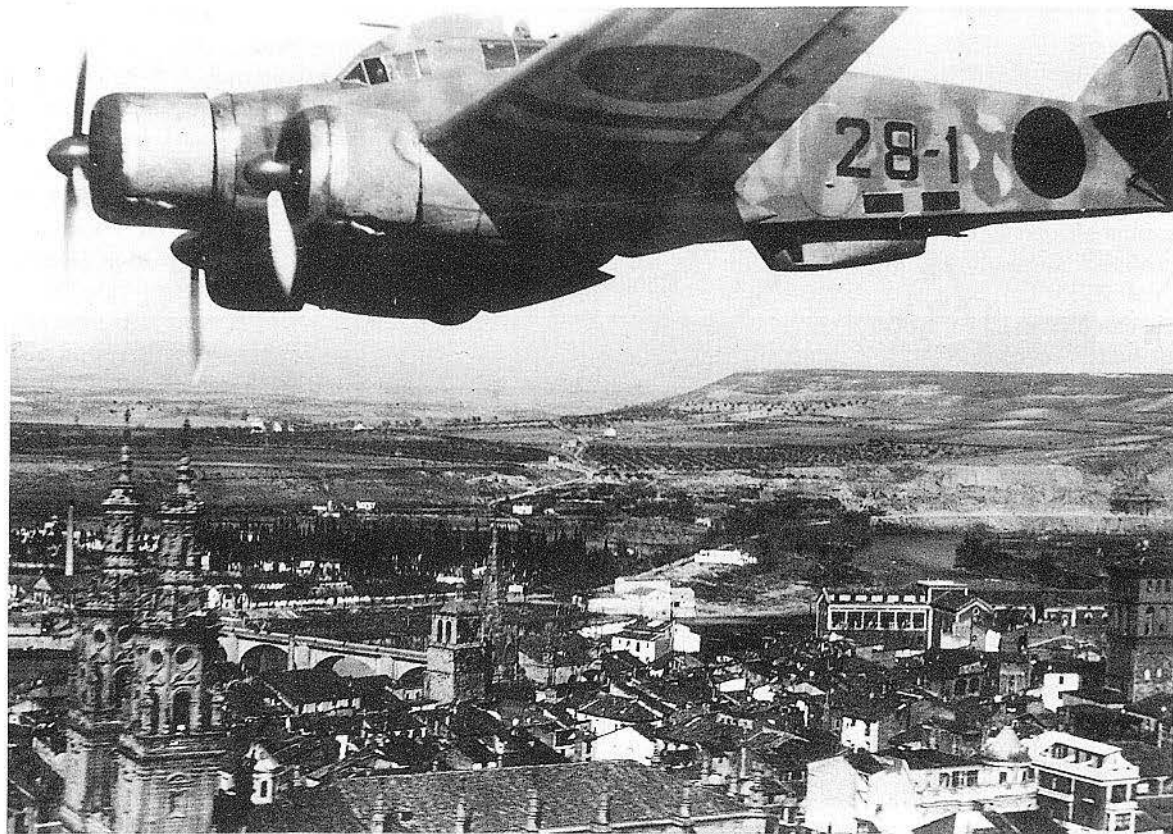
Gli aviatori spagnoli degli Junkers e dei lenti Heinkel He 46 (“Pavas”) dimostravano un coraggio leonino. Le loro missioni a bassa quota, autentiche sfide alla morte, suscitavano l’incondizionata ammirazione dei loro camerati legionari, che con altrettanto stupore li osservavano passare le notti in baldorie nei locali notturni di Zaragoza, per poi andare in azione il mattino seguente (12).

Il 31, gli S.79 ed i BR.20 tornarono per due volte su Belchite per battere una massa di truppe e carri armati pronti per l’assalto. Nel pomeriggio i bombardieri furono accolti da un serrato fuoco antiaereo. Un attimo prima dello sgancio, una granata prendeva in pieno l’S.79 “28-23” del sottotenente Gino Poggi. Entrata dalla cabina di puntamento, feriva ad un ginocchio il puntatore tenente Mayer ed usciva dalla fiancata sinistra sfondando la porta, per poi esplodere all’esterno del velivolo. Il pilota, ultimata l’azione, atterrava a Zaragoza per le prime cure al ferito.

Il 1^o settembre, la 32^a Squadriglia del capitano Botto, di scorta a bombardieri spagnoli nel cielo di Belchite, affrontava uno squadrone di “Rata” e “Curtiss” che si interponeva fra gli Heinkel e l’obiettivo. I nove CR di Botto aprirono la strada, abbattendo due “Rata” ed un “Curtiss” senza subire perdite. L’aviazione repubblicana ammise la perdita di un “Chato” della 1^a Squadriglia comandata da Manuel Aguirre, ma rivendicò l’abbattimento di quattro Heinkel He 46 (13).

12) Libretto di volo del sergente maggiore “Nino” Bortolini, 32 Squadriglia, VI Gruppo Caccia Legionaria.

13) P. P. Laureau, op. cit. pag. 103.



Savoia S.79, 280^a Sq., XXIX Gruppo di base a Soria, sorvola la cattedrale della Virgen del Pilar di Zaragoza. Nell'agosto 1937 gli S.79 intervennero più volte per allentare il cerchio stretto dalle brigate internazionali attorno a Belchite. (foto Ugo Accorsi)

La assidua presenza dell'aviazione su Belchite incoraggiò i difensori che continuarono a battersi in condizioni sempre più disperate. Con l'esercito repubblicano oramai nell'abitato, la difesa continuò casa per casa, strada per strada, nella cattedrale e nel municipio trasformati in fortilizi (14).

Il 2 settembre, l'Aviazione Legionaria si impegnava a fondo per Belchite. I tre Gruppi Caccia eseguirono sei scorte a bombardieri nazionalisti, per un totale di 94 voli. Anche gli S.79 ed i BR.20 di Soria furono della partita.

Le posizioni dei difensori nazionalisti e degli attaccanti repubblicani erano così vicine da rendere aleatoria la precisione del tiro. Nella stessa giornata, i Fiat di Morato, che operavano accanto agli Heinkel He 51 nei mitragliamenti al suolo, sorpresero una quindicina di "Chato", distruggendone sette. Uno degli He 51 fu però abbattuto.

Comunque l'aviazione repubblicana aveva già perduto molto del mordente iniziale. Esaurita la carica iniziale dei primi giorni, non riuscì più a contendere il campo alle aviazioni italiana e nazionalista (15).

Il 3, gli S.81 del XXIV Gruppo Bombardamento Pesante giungevano a Logroño da Saldaña per contribuire all'ultimo tentativo nazionalista di sbloccare l'assedio di Belchite.

Nella notte del 4, gli S.81 dei tenenti Stefano Castellani e Giuseppe Belisari andarono a Zaragoza per caricare viveri, munizioni e medicinali da lanciare agli assediati.

In condizioni di visibilità pessima, occorreva centrare l'unico spiazzo ancora controllato dai difensori: una stretta piazza accanto alla cattedrale. Il rumore degli aerei stuzzicò il rabbioso tiro, alla cieca, delle armi automatiche repubblicane, ma il rifornimento, due volte ripetuto da bassa quota, ebbe successo. I pacchi con i medicinali e le casse di cartucce, tutti accuratamente imballati, lanciati al volo senza paracadute, centrarono il bersaglio alimentando la speranza dei superstiti (16).

14) G. Calandrone, op. cit. pag. 202.

15) Secondo E. Lister (op. cit. pag. 184) l'aviazione repubblicana fu attiva solo nei primi giorni dell'offensiva.

16) A. Nassaes op. cit. pag. 218.



Fiat CR.32 della 32^a Squadriglia del capitano Botto, distintasi nei combattimenti aerei in Aragona nell'autunno 1937.
(foto Enzo Santandrea)

Il giorno seguente, il XXIV Gruppo al completo e gli Junkers bombardarono la zona di Mediana appena riconquistata dalla 13^a Divisione nazionale, ma ormai la sorte di Belchite era segnata.

Il V Corpo d'Armata nazionalista non fu capace di progredire ulteriormente. La battaglia era giunta ad una posizione di stallo, in cui nessuno riusciva a prevalere. L'ordine di sospendere le operazioni venne dal generalissimo Franco, cui la nuova offensiva al Nord, per chiudere la partita nelle Asturie, premeva più della liberazione di Belchite (17).

Nella notte del 5, gli ultimi duecento uomini validi del presidio di Belchite si apersero un varco fra gli assediati, raggiungendo le linee nazionaliste.

L'epica resistenza dei nazionalisti aveva comunque valorizzato la conquista della piccola città, che i repubblicani vantaron come un gran successo per compensare la demoralizzazione prodotta dalla perdita di Santander.

I corrispondenti esteri a Valencia appresero da un esultante Indalecio Prieto che Belchite "era stata presa alla spagnola": una "gaffe" tremenda. Offensiva per i volontari stranieri della 35^a Divisione Internazionale, che nella feroce lotta strada per strada aveva perso il 40 per 100 degli effettivi (18).

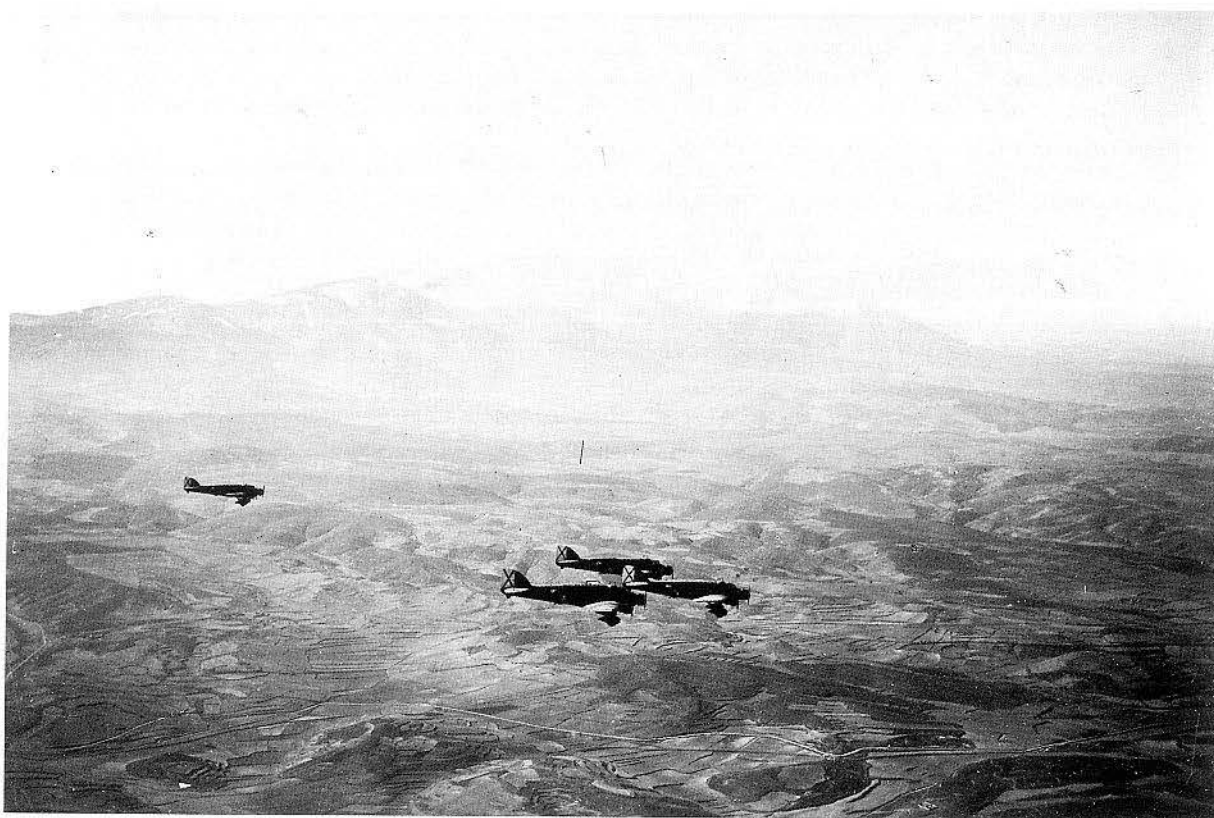
Presa Belchite, i repubblicani cessarono le operazioni offensive sul fronte aragonese. Le migliori brigate nazionaliste furono spostate al Nord, per assestare, con l'appoggio della Condor, il colpo di grazia all'ultimo baluardo repubblicano nelle Asturie. Sul fronte di Zaragoza fu lasciato il generale Moscardò, l'eroe dell'Alcazar di Toledo, con il V Corpo d'Esercito e la Divisione **Frecce**, appoggiati dagli Heinkel spagnoli e dai Gruppi Caccia legionari VI e XVI.

Il XXIII Gruppo **Asso di Bastoni** rientrò a Torrijos a metà settembre; nello stesso periodo anche i Fiat del 2-G-3 lasciarono il fronte d'Aragona per le Asturie, mentre il capitano Garcia Morato andò in Italia per una missione concernente la cessione di aerei della Regia Aeronautica all'aviazione nazionale, rientrando il 17 novembre alla testa di una formazione di otto S.79 per i reparti spagnoli (19). Altri otto S.79 erano già stati trasferiti in

17) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 187.

18) A. Castells, op. cit. pag. 282.

19) Fascicolo: "Date di consegna o d'imbarco di materiale aeronautico destinato al governo spagnolo, 21/12/XVI" (MAE Spagna Fdg B47).



L'inconfondibile profilo della Sierra di Moncayo fu sicuro riferimento per la rotta dei bombardieri legionari che operarono da Soria.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Spagna dal comandante Calvo ed avevano preso parte alle ultime fasi della battaglia di Belchite con il Grupo 2-G-8, con equipaggi spagnoli addestrati in Italia.

Alla fine di settembre, l'Aviazione Legionaria mantenne il centro di gravità dei propri reparti in Aragona, continuando ad operarvi con i bombardieri dislocati a Soria e Logroño.

La fine del Nord

Dopo la caduta di Santander, l'inseguimento dei repubblicani in ritirata verso le Asturie venne affidato alle brigate navarresi. I navarresi agirono però con eccessiva lentezza lasciando agli asturiani il tempo di riorganizzarsi. Con soli 90 battaglioni gli asturiani riuscirono a bloccare i 156 battaglioni del generale Davila. Si era così arrivati ai primi di ottobre, con il pericolo che la cattiva stagione rinviasse la conclusione delle operazioni alla fine dell'inverno; di conseguenza il Quartiere Generale di Franco decise di affrettare i tempi con il concorso della Divisione **Fiamme Nere**, di sei gruppi d'artiglieria del C.T.V. e di trenta aerei dell'Aviazione Legionaria.

A metà ottobre, attaccati contemporaneamente, sia lungo la costa sia sui passi della Sierra, ed inferiori di numero, gli asturiani avevano ceduto. Il 21 ottobre l'occupazione di Gijon, metteva fine alla guerra nel Nord.

La guerra su due fronti era finita. Ora le forze riunite di Franco erano più numerose di quelle repubblicane e potevano essere concentrate nel punto strategicamente più favorevole. La fine della guerra era ancora lontana, ma le fortune militari della Repubblica erano irreversibilmente in declino.

La battaglia del giorno della Virgen del Pilar

Terminati i combattimenti per Belchite, in Aragona era invece proseguita l'attività dei caccia legionari rimasti sull'aeroporto Sanjurjo (Zaragoza) e dei bombardieri dei gruppi XXIX e XXIV basati a Soria e Logroño.

I Fiat del VI e XVI Gruppo controllavano lo spazio aereo sul fronte e scortavano i "Pavas" (He 46) nazionalisti nello loro scorribande sulle retrovie repubblicane. Da Soria, gli S.79 della 280^a e della 289^a ed i BR.20 della 230^a portarono alcuni attacchi sulle fabbriche d'esplosivi di Flix e sul campo d'aviazione di Sariñena.

Gli S.81 intervennero da Logroño, il 24 settembre, in appoggio ad un riuscito attacco sferrato dalle **Frecce** nel settore di Zuera (Zaragoza), che portò in poche ore alla conquista dei monti Pilatos e Valseca. In quell'occasione, un obice nazionalista diretto sulle posizioni repubblicane, colpì il CR.32 del sottotenente Luigi Monti mentre sorvolava le linee. Il pilota, ustionato al viso ed alle mani, si salvò col paracadute.

A partire da ottobre, i Polikarpov I-16 ("Mosca") dimostrarono per la prima volta di essere in grado di intercettare le veloci formazioni di S.79 e BR.20.

Nella mattina del 3 ottobre, dieci S.79 dell'Aviazione delle Baleari, condotti da Biseo scaricarono undici tonnellate e mezzo di esplosivi sulle navi e le attrezzature del porto di Valencia. Sulla via del ritorno, i Savoia furono inseguiti e raggiunti da un'animosa pattuglia della 4^a Escuadra "Mosca" comandata dal russo Shimelkov. Ma i caccia furono tenuti a distanza da generose raffiche delle 12,7 mm legionarie (20).

I piloti russi avevano trovato il metodo per arrivare a contatto balistico con i più moderni bombardieri legionari, tuttavia le loro mitragliatrici alari SHKAS da 7,62, a tiro ultrarapido - 1500 colpi al minuto - erano di calibro troppo leggero per infliggere ai robustissimi trimotori Savoia danni tali da determinarne l'abbattimento.

Nel corso della guerra di Spagna nessun S.79 legionario cadde sotto i colpi della caccia repubblicana (21).

L'11 ottobre, i repubblicani tentarono ancora di raggiungere Zaragoza, attaccando Fuentes del Ebro con forze corazzate sostenute da carri e da aviazione. Vennero per la prima volta impiegati in combattimento 40 carri russi pesanti tipo TB-5 al comando del colonnello russo Kondratyev. Secondo una nuova tecnica studiata dai consiglieri sovietici, ogni carro trasportava all'esterno cinque soldati armati di fucili mitragliatori e bombe a mano.

L'attacco repubblicano era atteso. Gli S.79 avevano eseguito ricognizioni strategiche cento chilometri entro il territorio repubblicano. I campi d'aviazione di Sariñena, Caspe, Bujaraloz e Ballobar avevano ricevuto la visita degli S.79.

Formazioni di Savoia S.81, gli Junkers ed i Pavas, scortati da Fiat, batterono concentramenti di truppe repubblicane. Gli S.79 ed i BR.20 andarono invece in missione senza scorta caccia. Ma alle tre pomeridiane dell'11 ottobre, tre S.79 - Col. Cupini, capitani Raina e Badino - in azione su un ponte di barche a Sastago, fra Pina e Fuentes, furono attaccati da dodici "Rata" nel preciso istante in cui i portelloni dei lanciabombe erano stati aperti. La missione fu continuata. I puntatori rimasero ai loro posti mentre iniziava il combattimento. Gli S.79 si strinsero attorno al capo pattuglia per concentrare il tiro delle mitragliatrici di bordo. Sganciate le bombe, gli aerei subirono un accanito inseguimento bersagliati da continue raffiche.

Il velivolo del capitano Raina cominciò ad essere distanziato dal resto della pattuglia. Uno dei mitraglieri, l'aviere fotografo Ugo Accorsi sparava senza interruzione con una vecchia Lewis calibro 7,7., collimando l'arma, più che con il congegno di mira, con la scia luminosa delle traccianti, caricate oltre il regolamentare rapporto di una ogni quattro colpi. Mano a mano che l'aereo di Raina scadeva in coda alla pattuglia, diveniva il bersaglio preferito dei "Rata". La Lewis di Accorsi si inceppava ogni tanto, ma riprendeva il tiro con un energico strappo alla leva di armamento. Uno dei "Rata" si allontanò in vite, ma gli altri continuarono centrando fusoliera ed ali dell'S.79.

Quando infine i "Rata" rupero il combattimento, Accorsi notò per la prima volta i buchi e squarci provocati dalle pallottole russe. Una perforante era incastrata in un tubo d'acciaio della fusoliera, ad un palmo dalla sua testa. A terra furono contati ventisette colpi a segno di cui parecchi nei serbatoi. Un colpo nella ruota sinistra aveva inoltre causato un'imbardata in atterraggio (22).

Il 12, giorno della festa della Virgen del Pilar nella cattedrale di Zaragoza, l'aviazione repubblicana calò in forze sul campo di battaglia per appoggiare un'ultimo, estremo tentativo di sfondamento con battaglioni internazionali e carri davanti a Fuentes del Ebro.

Alle 8,30 del mattino dieci CR.32 della 31^a ed otto della 32^a, al comando del capitano Borgogno, incrociavano sopra Fuentes del Ebro. Sopra il capitano Botto con la 32^a, più in basso Borgogno con gli altri.

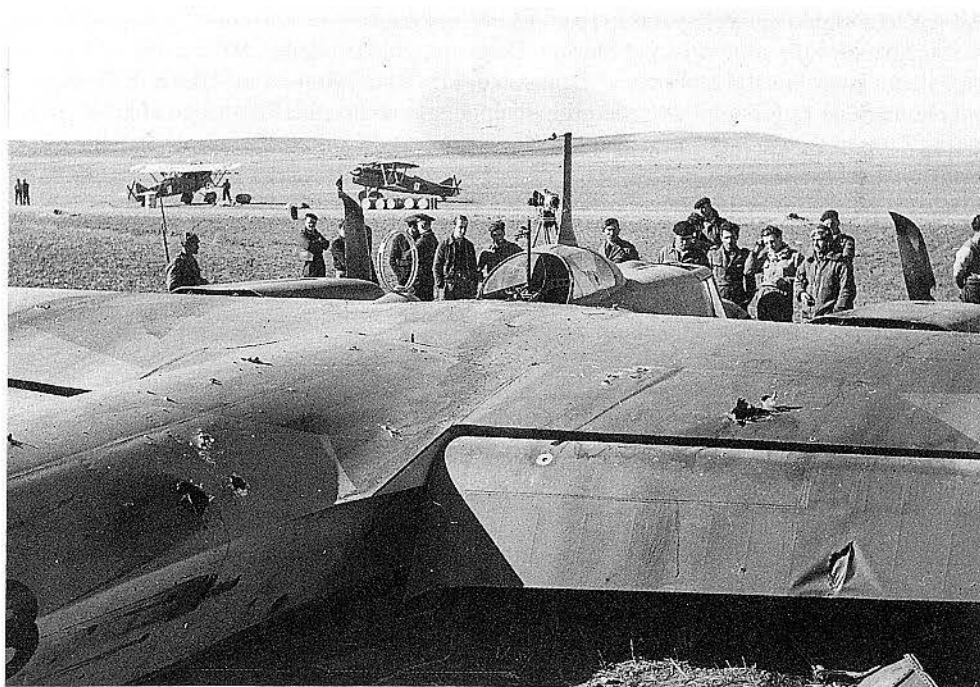
20) MAE Spagna Fdg B. 97: Telegramma KSLA N°10. 173 3/10/XV. Nell'ottobre 1937, la difesa aerea di Valencia era affidata alla 4^a Squadriglia Mosca, agli ordini di Shimelkov (P. P. Laureau, op. cit. pag. 242).

21) Nella Guerra Civile Spagnola, nessun Savoia S.79 legionario fu abbattuto dalla caccia repubblicana.

Ciò è confermato sia dalle ricerche dell'A. nell'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare Italiana sia dalle testimonianze all'A. di aviatori legionari.

Esiste tuttavia il policromo disegno di copertina dell'opuscolo "Spanish Civil War Air Forces" (Christofer Shores, Osprey Publishing Ltd, London 1977) in cui è rappresentato un ignoto S.79 "26-19" abbattuto in fiamme da un Rata. Potrebbe essere un S.79 "nacional" con il primo numero identificativo errato ("26" invece del "28", sigla di tutti gli S.79 in Spagna). Sarebbe interessante sapere se mr. C. Shores può chiarire l'enigma (n. d. A.).

22) La ricostruzione dell'episodio è basata su: Diario di guerra del Generale Gino Poggi, per gentile concessione dell'autore. Libretto di volo e testimonianza all'A. del maresciallo Ugo Accorsi, Roma maggio 1982 (il maresciallo Accorsi conserva ancora il proiettile che lo mancò). Telegramma BASA del 25/10/XV a Ministero dell'Aeronautica Roma (MAE Spagna Fdg B. 97).



Valenzuela, fine estate 1937. Sebbene ritenuto inintercettabile per la velocità (355 Km/h), questo ricognitore Dornier Do 17F Is della Legione Condor ha effettuato un atterraggio d'emergenza a Zaragoza, pesantemente segnato dall'incontro con i "Rata" repubblicani.
(Museo Caproni di Taliedo)

Lontani, sul cielo di Mediana furono avvistati sei bombardieri "Katiuska" scortati da venticinque caccia: i "Curtiss" accanto ai bombardieri, i "Rata" a maggiore altezza.

I Fiat procedevano in vantaggio di quota: premessa tattica favorevole per un buon combattimento. Borgogno stava per iniziare un attacco in formazione, quando un irruente novellino della 31ª si era isolatamente lanciato sui bombardieri, subito imitato dagli altri tre compagni di pattuglia. Ne era seguito un caotico combattimento contro i manovrieri "Curtiss". Nella foga due CR entravano in collisione. Un "Curtiss" era abbattuto ed altri due colpiti. Nel momento in cui altri due Fiat precipitavano, anche i "Rata" entrarono in lizza. Gli otto CR della 32ª, sino allora trattenuti da Botto, attaccarono rovesciando le sorti della mischia. Due "Rata" andarono in fiamme, seguiti però da un CR della 32ª.

I Fiat riguadagnarono l'iniziativa. Otto "Rata" abbandonarono il combattimento, alcuni in fiamme, altri in vite. I repubblicani però non mollavano. Una pallottola esplosiva maciullò la coscia destra del comandante della 32ª.

Con spirito eccezionale, Botto superò il trauma fisico e morale riconducendo il proprio velivolo all'aeroporto di Sanjurjo (Zaragoza). Botto subì l'amputazione dell'arto ed in seguito fu decorato con la Medaglia d'Oro al Valore Militare.

Non rientrarono alla base il tenente Alessio Neri, i sottotenenti Roberto Boschetto e Francis Leoncini ed il sergente maggiore Giuseppe Rigolli della 31ª ed il sergente maggiore Ugo Corsi della 32ª. Boschetto, Leoncini e Corsi, catturati, rientravano dalla prigionia. Rigolli decedeva. Neri, catturato, morì in prigionia, sembra fucilato, il 16 dicembre 1937 (23).

L'attività dell'aviazione repubblicana in Aragona faceva presagire ulteriori spinte offensive sul fronte terrestre. Era prevedibile un ennesimo diversivo dell'esercito repubblicano, secondo la sua ormai abituale strategia, per attirare i reparti nazionalisti impegnati al Nord nella liquidazione delle Asturie.

Il micidiale combattimento aereo della mattina aveva praticamente dimezzato il VI Gruppo, mancante pure di una pattuglia della 32ª distaccata a Cordoba sul fronte andaluso. Immediatamente dal Comando dell'Aviazione Legionaria partiva un messaggio per Almaluez, con l'ordine per il maggiore Zotti di portare con urgenza sul campo Sanjurjo di Zaragoza l'intero XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**.

23) La ricostruzione del combattimento delle due squadriglie del VI Gruppo è basata su: Diario Storico VI Gruppo C. T. (MDA, OMS, Cart. 53); telegramma BASA N°1664 del 12/10/XV a Ministero dell'Aeronautica Roma (MAE Spagna Fdg B. 97); lettera autografa di un pilota della "Cucaracha" da Zaragoza, 20/10/1937 (archivio personale Gen. Adriano Mantelli, Roma). Al tenente Alessio Neri ed al Sergente Giuseppe Rigolli fu concessa la Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria.



Carro russo medio BT-5 distrutto fra gli oliveti d'Aragona. L'11 ottobre 40 carri BT-5 - per la prima volta impiegati in combattimento al comando del colonnello Kondratyev, a Fuentes del Ebro - tentarono di conquistare Zaragoza con un blitz corazzato, appoggiato dalla massa dell'aviazione repubblicana.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Alle 10, 30, dalla pista di Almaluèz decollavano ventinove CR.32 del XXIII, che raggiungevano il fronte di Zaragoza intorno a mezzogiorno.

Prima di atterrare a Sanjurjo, Zotti decideva di condurre i suoi aerei sulla zona di Fuentes. Lì incontrava una formazione di circa trenta caccia nemici: "Rata" in alto e "Curtiss" in basso, a protezione di quattro lenti "Natacha".

Un'autentica ghiottoneria per il pugnace Zotti, che immediatamente ingaggiava un serrato combattimento. Secondo il bollettino dell'A.L., finivano al suolo sette caccia, fra "Curtiss" e "Rata". Un pilota nemico, disceso entro le linee nazionali, veniva catturato.

Secondo la testimonianza del comandante repubblicano Andrés García Lacalle, in ottobre erano stati perduti in combattimento due "Chato" e due "Rata", mentre altri tre "Chato" e tre "Rata" erano stati colpiti. E' quindi probabile che le vittorie aeree legionarie del 12 siano state inferiori a quelle rivendicate dall'A.L. (24).

All'alba del 15 ottobre le forze aeree repubblicane mettevano a segno uno dei loro più riusciti attacchi della guerra sul campo di Sanjurjo. Ventuno "Chato" mitragliarono a volo radente i velivoli allineati in bell'ordine sulle piste, mentre a 2.000 metri facevano buona guardia quarantatre "Rata". Erano completamente distrutti sei Fiat CR.32 della 20ª Squadriglia, tre Junkers Ju 52 del Grupo 2-G-22 e tre Heinkel 46 della squadriglia di aerocooperazione del V Corpo d'Esercito. Inoltre, quasi tutti gli altri velivoli sul campo avevano riportato danni notevoli. Motori ed eliche da cambiare, fusoliere ed ali da rattoppare. Al momento dell'incursione, i Fiat erano ancora disposti sul campo, così come erano stati lasciati dai piloti la sera precedente, al ritorno da una crociera sul fronte., mentre la brevissima distanza dalle linee - appena 16 chilometri - e quindi i minimi tempi di avvistamento di aerei nemici, avrebbero dovuto suggerire l'immediato decentramento dei velivoli (25).

24) A. G. Lacalle op. cit. pag. 331.

25) Testimonianza all'A. del Col. Irzio Bozzolan, già del XXII Gruppo caccia 20ª Sq., Torino ottobre 1982.

A. G. Lacalle op. cit. pag. 332; J. Salas Larrazabal op. cit. pag. 201; lettera di un pilota della "Cucaracha" già cit.

Zaragoza-Valenzuela, novembre 1937. Il maggiore Armando Francois, comandante del XVI Gruppo "Cucaracha" (1º a destra), accanto al capitano Botto comandante della 32ª Sq., protagonista del combattimento del 12 ottobre 1937 nel cielo di Fuentes del Ebro.
(Museo Caproni di Taliedo)





Sanjurjo - Zaragoza, autunno 1937. Rifornimento di un Fiat CR.32 della 24ª Sq. Gruppo "Cucaracha".
(Museo Caproni di Taliedo)

La risposta dell'A.L. arrivava in giornata. Alle quattro del pomeriggio tre S.79 e tre BR.20 mollavano sul campo repubblicano di Bujaraloz una settantina di bombe da 50 Kg. La ricognizione fotografica attestava del buon esito dell'azione.

Mentre le operazioni terrestri avevano un momento di minore impegno, i campi d'aviazione erano divenuti il bersaglio preferito di entrambe le aviazioni avversarie.

Nella lontana Andalusia, intorno alle tre del pomeriggio del 19 ottobre, nove "Katiuska" bombardavano Tablada da altissima quota.

I CR.32 della nuova 33ª squadriglia al comando del maggiore Liotta si alzavano in volo sotto le bombe, ma una di queste esplodeva vicinissima al caccia del tenente Francesco Dominici, già librato a pochi metri dal suolo, provocando la perdita totale di aereo e pilota.

Il 25, era l'Aviazione delle Baleari che con tre S.81 bombardava il campo repubblicano di Reus, provocando distruzioni ed incendi di installazioni e velivoli e contemporaneamente con altri tre S.81 attaccava il campo di Sabadell, uno dei più importanti della Catalogna. Ma qui una granata antiaerea prendeva in pieno uno degli incursori facendolo esplodere.

Il 4 novembre, al rientro da un'incursione sui depositi di Barbastro, una formazione di tre S.79 e due BR.20 veniva intercettata da dieci "Rata".

L'evento era rimarchevole sia perché i "Rata", evidentemente di tipo più moderno, raggiungevano i bombardieri, pur trovandosi inizialmente 2.000 metri inferiori alla loro quota, sia perché, nel combattimento che ne seguiva, la torretta superiore del BR.20 del tenente Eduardo Agnello liquidava uno dei "Rata" procurando alla 230ª la prima vittoria aerea (26).

26) MAE Spagna Fdg B. 97Tel. BASA 01902. Libretto di volo del tenente Eduardo Agnello.



Fiat CR.32 della 24ª Sq. Gruppo "Cucaracha" decollano dal campo Sanjurjo di Zaragoza, nell'autunno 1937.
(Museo Caproni di Taliedo)

LA REGIA AERONAUTICA ITALIANA ED IL POTENZIAMENTO DELL'AVIAZIONE DI FRANCO

Franco chiede aerei e cannoni

Dopo la vittoria di Santander, la stampa italiana, sino ad allora vincolata al riserbo dalle disposizioni del Ministero della Cultura Popolare, aveva potuto liberamente rivelare la partecipazione di reparti italiani alla guerra di Spagna.

Sui maggiori quotidiani, i migliori inviati speciali del giornalismo italiano sollevarono il velo sulle imprese degli aviatori e del Corpo Truppe Volontarie.

In quel periodo Mussolini desiderava ardentemente affrettare la fine della guerra di Spagna, però non poteva inviare altre truppe, sia perché aveva aderito alle decisioni del Comitato del Non Intervento di Londra circa i volontari stranieri, sia perché gli era nota l'opposizione di Franco ad un rafforzamento del C.T.V..

In data 22 luglio 1937, l'Ufficio informazioni del Corpo Truppe Volontarie aveva riferito gli apprezzamenti di Serrano Suñer, ministro dell'interno e della propaganda del governo di Burgos, cognato di Franco, nonché suo influentissimo ed ascoltato consigliere: " (...). Più che l'apporto di effettivi, di cui Franco dispone in misura sufficiente, si apprezza la prestazione di mezzi bellici di cui difetta (...)". Il medesimo concetto era già stato espresso da Franco in una lettera personale indirizzata nel mese precedente a Mussolini. Dopo essersi dichiarato profondamente riconoscente per il valido aiuto dell'Italia, il "Generalísimo" aveva ribadito il suo esclusivo "interesse per le forniture di artiglieria ed aviazione" (1).

Il costo dell'aiuto aereo italiano

Mussolini - personalmente molto più compromesso di Hitler nel sostenere Franco - non aveva esitato a rischiare impegnando la Regia Marina in una pericolosa guerra di corsa contro il traffico marittimo mediterraneo. Aveva inoltre deciso di incrementare le già cospicue forniture al governo di Burgos, sebbene si trattasse di concederle praticamente a credito, quasi per intero, visto che gli spagnoli si erano dimostrati pessimi pagatori. Infatti le contropartite economiche del governo di Burgos erano state irrilevanti, cosicché alla primavera del 1937, esso aveva accumulato un debito verso l'Italia di quasi 2 miliardi di lire.

I responsabili dei dicasteri economici italiani erano vivamente preoccupati per il pericoloso sforzo cui erano sottoposte le finanze della nazione, la cui produzione bellica dipendeva in gran parte dalle importazioni dall'estero da pagarsi "pronta cassa" in valuta pregiata.

Alla fine di giugno, Franco aveva sollecitato ulteriori forniture, rifiutandosi nel contempo di dare all'Italia in contropartita la partecipazione azionaria nelle miniere di ferro del Riff, richiesta da Filippo Anfuso, inviato di

1) Lettera autografa di Franco a Mussolini, MAE Spagna FdG B.11 e Rapporto dell'Ufficio "I" del C.T.V. in data 22/7/1937, N° 521 di prot., MAE Spagna Fdg B 97.



Fiat CR.32 nazionalista del Grupo 2-G-3. Alla fine 1937, a seguito delle forniture italiane, l'aviazione nazionalista equipaggiò con velivoli italiani tre gruppi caccia, cinque da bombardamento ed uno da cooperazione.
(foto Ejercito del Aire)

Ciano a Salamanca. Nello stesso tempo, il "Generalísimo" si era disinvoltamente lamentato con Mussolini, che le forniture di artiglieria ed aviazione andavano a rilento a causa di trascurabili dettagli sui compensi (2).

Nel luglio 1937, la Regia Aeronautica aveva già sostenuto in Spagna spese enormi, valutabili in oltre 650 milioni di lire: cifra uguale a quella messa a bilancio nel 1939 per il rinnovo del materiale della Regia Aeronautica (3).

L'ammontare, già cospicuo, delle spese aeronautiche italiane in Spagna a fine luglio 1937, era sfortunatamente destinato a triplicarsi prima del termine del conflitto spagnolo, con incalcolabili conseguenze negative sulla preparazione bellica della Regia Aeronautica all'imminente conflitto mondiale. Sia sotto questo aspetto, sia sotto quello economico, le forniture aeronautiche agli spagnoli furono un pessimo affare, che neppure procurò all'aviazione italiana la postuma riconoscenza dei nazionalisti.

Alla fine di luglio del 1937, il governo italiano acconsentì a fornire agli spagnoli altri 86 velivoli, fra i quali 52 Fiat CR.32, 10 Ro.37 e 24 moderni Savoia S.79. Ma già alla consegna del primo lotto di S.79, gli spagnoli mancarono di onorare l'impegno assunto, versando 8.000 sterline invece delle 44.506 pattuite.

Alla fine del 1938, sull'ultima partita di materiale aeronautico consegnato, del valore di circa 134 milioni di lire, gli spagnoli erano in arretrato con il pagamento del 17,5% della quota da corrispondere in sterline e naturalmente dovevano ancora versare il 70% dell'intero prezzo pattuito, per il quale erano state concesse dilazioni accettando il pagamento in merci (4).

2) J. F. Coverdale, op. cit. pag. 276. e lettera di cui alla nota 1).

3) L'ammontare delle spese sostenute dalla Regia Aeronautica in Spagna sino al luglio 1937, è calcolato come differenza fra le spese a tutto il 22 settembre 1937 ed il valore del materiale inviato fra il luglio ed il settembre 1937 (MAE Spagna Fdg B 97). Le spese iscritte nel bilancio dello Stato 1939 sono in documenti vari: ACS, classario "Aeronautica" B.53 fasc.3.

4) MAE Spagna Fdg B. 97: Ministero dell'Aeronautica, lettera N. 56193 16 ottobre 1937 a S. E. l'Ambasciatore di Spagna; ibidem: Promemoria per il DUCE 15 novembre 1937 XVI; ibidem Cart. 47: Contratti di cessione materiale bellico al Governo Nazionale Spagnolo-Aeronautica-.

Scuole italiane per aviatori spagnoli

Il potenziamento dell'aviazione nazionalista non era però solo una questione di forniture aeronautiche. Mancava personale addestrato, in quanto il problema non era stato a suo tempo affrontato dal governo di Franco con la dovuta attenzione.

Solo tra la fine d'aprile ed i primi di maggio 1937, i nazionalisti avevano riorganizzato le scuole di volo di Logroño e Càceres, costituendone una nuova a Sevilla: le ultime due equipaggiate con aerei d'addestramento di primo periodo Bucker "Jungmann" Bu 131, forniti dalla Luftwaffe (5).

Una scuola per specialisti era stata istituita a Màlaga, con un nutrito corpo d'istruttori italiani capeggiato dal colonnello Ranieri Sabatucci - già comandante della Scuola Specialisti di Capodichino - e comprendente un maggiore, cinque ufficiali e trentadue sottufficiali e specialisti della Regia Aeronautica. Ma prima che dalla scuola uscissero allievi addestrati in quantità sufficiente, la Regia Aeronautica aveva dovuto direttamente rimediare con proprio personale alla acuta deficienza di specializzati nei reparti nazionalisti: ai primi del 1938 sessanta specialisti della Regia Aeronautica erano stati assegnati all'aviazione spagnola (6).

La scuola di Màlaga istruì 1500 meccanici, armieri, elettricisti, radiotelegrafisti, fotografi e montatori e dopo la fine della guerra rimase ancora in attività.

Ciano aveva molte volte insistito presso Franco affinché potenziasse la propria aviazione mandando allievi piloti presso scuole italiane, ma i primi 106 spagnoli erano arrivati in Italia solo fra l'ottobre ed il dicembre 1937 (7).

Altri quaranta allievi erano stati addestrati in Germania. Infine, per accelerare la formazione di nuovi piloti per l'aviazione nazionalista, nel febbraio del 1938, la Regia Aeronautica aveva inviato in Spagna un maggiore pilota, quattro istruttori con 16 apparecchi Ro.41, 6 apparecchi Fiat CR.20 ed un CR.30 per l'addestramento avanzato degli allievi nella neocostituita Scuola Caccia di Gallur.

Tuttavia, nel corso della guerra, le scuole di volo nazionaliste erano arrivate a sfornare in tutto circa cinquecento piloti, da aggiungere ai centoquaranta addestrati in Italia ed in Germania. Pertanto, sino quasi alla fine della guerra civile, la presenza in Spagna di grossi contingenti aerei tedeschi e, soprattutto, italiani fu indispensabile per conservare all'aviazione di Franco quella supremazia, non solo qualitativa, ma anche numerica, che evidenziata per la prima volta nel settembre 1937 dalla battaglia di Belchite, rimase sino all'ultimo uno dei fattori determinanti della vittoria nazionalista (8).

Sotto la spinta dei russi, l'aviazione repubblicana aveva invece addestrato un numero di nuovi piloti maggiore di quelli preparati dai nazionalisti. Seicento si erano formati in tre successivi corsi organizzati a Kirovabad, in URSS, cui si erano aggiunti i duecento provenienti dalle quattro scuole francesi ed alcune centinaia usciti dalle dieci scuole funzionanti nella Repubblica Spagnola, fra il 1936 ed il 1939 (9).

Parallelamente alla crescita del personale spagnolo nelle squadriglie della Repubblica, era diminuito il numero dei piloti russi, tanto che nella seconda metà del 1938 essi erano quasi interamente spariti dai reparti operativi.

Aerei italiani per reparti spagnoli

Dopo la consegna all'aviazione di Franco dei primi S.79 a metà dell'agosto 1937, altri ventidue S.79 erano stati trasferiti in volo fra il 7 novembre ed il 12 dicembre, andando a formare altri quattro gruppi da bombardamento (2-G-28, 3-G-28, 4-G-28 e 5-G-28).

A partire dalla fine d'agosto, il piroscafo **Aniene** aveva iniziato la spola fra La Spezia e Sevilla, con carichi di aerei per l'Aviación Militar nazionalista. Alla prima spedizione di dieci Fiat CR.32 e sei Ro.37, ne era subito seguita una seconda di dodici CR.32 e dieci Ro.37, imbarcata il 10 ottobre, e poi una terza di venticinque Fiat CR.32, partiti il 20 novembre (10).

5) J. Salas Larrazabal, op. cit. pagg. 141, 146, 152.

6) Ministero dell'Aeronautica, Roma 5 luglio 1938, Prot. N°14505 "Mezzi di penetrazione della R. Aeronautica in Spagna" (MAE Spagna Fdg B 97).

7) Telegramma di Ciano al generale Berti, N°2598, 17/10/193: MAE Spagna Fdg B. 97. Ibidem fascicolo "Addestramento Piloti spagnoli".

8) Idem nota 5.

9) Il 16 giugno 1937, l'Ufficio Informazioni Militari del C.T.V. segnalava la presenza di allievi spagnoli in quasi tutte le scuole di pilotaggio dell'Aéro Club francese. In quel momento 50 Spagnoli erano ad Orly, 30 a Villanueva, 2 a Parigi e così via (MAE, Spagna, Fdg. B. 99). Per il numero dei piloti usciti dalle scuole francesi, vedere: A. G. Lacalle, op. cit., pag. 426 e P. P. Laureau op. cit. pag. 165.

10) I dati completi delle forniture di aerei italiani all'aviazione nazionalista sono tratti dalle B. nn. 4, 10, 11, 47, 97, MAE Spagna Fdg.



Heinkel He 45 "Pavo", sul campo di Almaluez. Estesamente impiegato per l'appoggio tattico nella fase centrale della guerra. (foto Collezione Ferdinando Pedriali)

Con le prime due spedizioni di Fiat il gruppo caccia 2-G-3 di Morato era stato portato a tre squadriglie, ognuna con nove apparecchi, mentre con la terza spedizione era stato costituito il nuovo gruppo caccia 3-G-3, sempre su tre squadriglie.

Il cospicuo incremento dei reparti nazionalisti, conseguente alle forniture italiane e tedesche, portò alla costituzione della I Brigada Aèrea Hispana, al comando del colonnello Sàenz de Buruaga, forte di due squadre da bombardamento (una su Ju 52 e l'altra su S.79), una squadra mista su S.79 e He 70, ed una squadra caccia su CR.32. Esistevano inoltre quattro gruppi da aerocooperazione montati su He 51, He 46, He 45, Ro.37 e Aero 101.

Aerei tedeschi per Franco

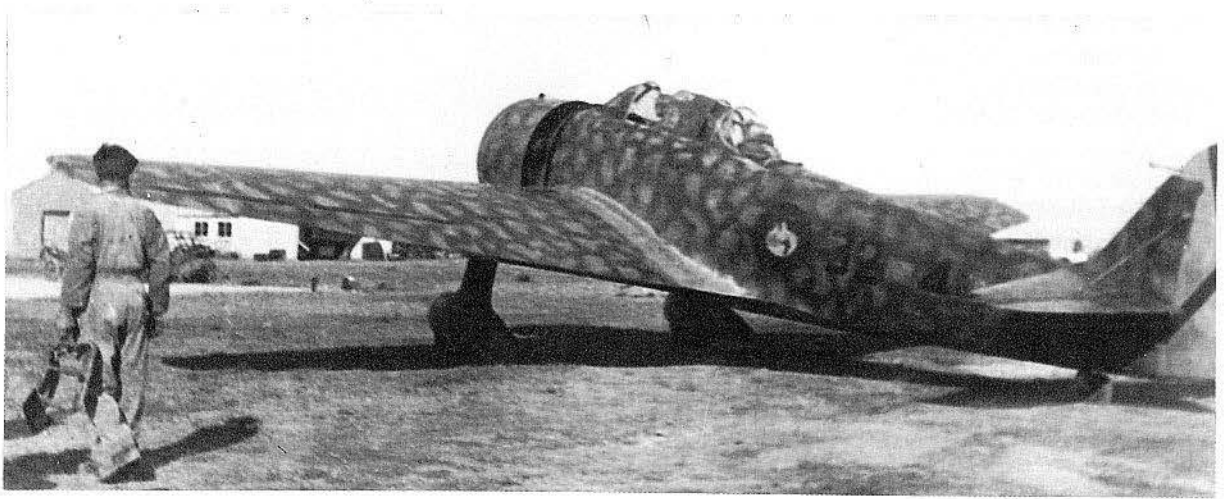
Nello stesso periodo, i tedeschi avevano consegnato agli spagnoli i vecchi Junkers Ju 52 dismessi dal loro gruppo da bombardamento KG/88, nelle cui quattro squadriglie gli anziani trimotori erano stati rimpiazzati dai più moderni bimotori Heinkel He 111B.

La fornitura tedesca non aveva certo riscosso l'entusiasmo dei piloti spagnoli, i quali si erano visti affibbiare aerei superati, per cui nutrivano scarsa simpatia. Un capitano spagnolo, comandante di una squadriglia di Junkers, aveva confidato al capo di Stato Maggiore dell'Aviazione Legionaria, tenente colonnello Drago, in visita all'aeroporto di Osorno, che "il materiale di volo italiano (gli S.79) era ritenuto migliore di quello avuto dalla Condor". Gli Junkers erano ironicamente chiamati "los camiones", ma "ormai erano stati acquistati, quindi se li dovevano tenere" (11).

Agli spagnoli erano pure toccati gli antiquati caccia Heinkel He 51, già appartenenti alla 1J/88 **Mirabou** del capitano Schellmann, che in cambio era stata equipaggiata con i recentissimi Messerschmitt Bf.109 B1. Inoltre, le squadriglie da aerocooperazione dell'aviazione franchista, le famose **Cadenas**, avevano ottenuto dai tedeschi

11) Relazione del tenente colonnello C. Drago "Aeroporti dell'A.L. e Spagnoli", settembre 1937 (MDA, OMS, Cart. 73). Come già ricordato, nel 1937, due Junkers Ju 52 nazionalisti esplosero in volo.

La spoletta elettrica delle bombe tedesche era attivata al momento dello sgancio mediante due coppie di piastre di contatto. Una coppia di piastre era applicata alla bomba l'altra al portabombe dell'aereo. Prima dello sgancio, il pilota azionava un interruttore che, attraverso le piastre di contatto, mandava corrente al condensatore della spoletta. Una volta sganciata la bomba, le piastre si allontanavano attivando la spoletta tramite la scarica del condensatore. Se la bomba era piazzata non perfettamente, le oscillazioni del velivolo potevano allontanare le piastre del portabombe da quelle della bomba attivando la spoletta della bomba ancora agganciata. Sicché appena pilota apriva l'interruttore, la prima oscillazione attivava la spoletta facendo esplodere bomba e velivolo (n. d. A.).



Caproni AP 1, sulla scuola di volo nazionalista di Reus. Originariamente costruiti dalla Caproni Bergamasca per il Paraguay, gli AP 1 vennero inviati in Spagna per l'addestramento avanzato degli allievi spagnoli. (Archivio Juan Arraez Cerdà)

un'altra dozzina di anziani biplani Heinkel He 45, velivoli superatissimi, lenti e pesanti, nettamente inferiori ai manovrieri e più veloci Ro.37, forniti dagli italiani ai medesimi reparti.

Tutte le forniture germaniche erano pagate dagli spagnoli, parte in marchi tedeschi e parte con forniture di minerali di ferro, wolframio e pirite, le quali continuarono negli anni successivi, in forza dei trattati commerciali allora sottoscritti.

In complesso la Germania faceva i suoi affari molto meglio degli italiani ottenendo il pieno pagamento delle forniture. Alla fine della guerra, l'Italia vantava ancora crediti per 6,5 miliardi di lire, che furono ridotti a 5 miliardi con una unilaterale decisione di Mussolini. Il debito fu infine saldato in moneta svalutata dopo la fine del secondo conflitto mondiale. Provvide all'incasso Pietro Nenni, già animatore delle brigate internazionali in Spagna e campione dell'antifascismo.

Nuovo potenziamento dell'Aviazione Legionaria

Fra il settembre e l'ottobre 1937, anche l'Aviazione Legionaria aveva ricevuto aerei e rincalzi. Non esistevano problemi per reclutare aviatori volontari, in quanto negli ambienti della Regia Aeronautica era molto ambito un periodo di servizio in Spagna.

Il momento di gloria, vissuto allora dall'aviazione italiana, sia per i primati tecnici e sportivi, sia per gli autentici allori raccolti in Spagna, avevano forgiato, specie fra i più giovani aviatori, uno spirito patriottico e di corpo elevatissimi.

Il numero dei volontari per l'Aviazione Legionaria eccedeva il fabbisogno. A parte i benefici per la carriera, tutti erano convinti della bontà e legittimità della causa per la quale dovevano combattere e rischiare la vita.

Fra agosto e ottobre, l'Aviazione Legionaria aveva ricevuto dalla madrepatria 22 S.79, 12 S.81, 3 Fiat BR.20 e ben 94 caccia Fiat CR.32. Dodici degli S.79 appartenevano allo stormo del tenente colonnello Attilio Biseo, decollato il 27 settembre da Montecelio per raggiungere l'Aviazione delle Baleari a Palma de Mallorca. Uno dei bombardieri dello stormo era pilotato dal tenente Bruno Mussolini, figlio del Duce. Gli ultimi cinque S.79, pervenuti nel 1937 all'A.L. del continente, erano quelli della 285ª Squadriglia giunta a Soria in volo diretto dalle Baleari, al comando del capitano Aditeo Guidi (12).

12) MAE Spagna Fdg B 11, Relazione di Ciano al Gran Consiglio del Fascismo. Ibidem: B 11, B 47, B 97: documenti vari. L'arrivo a Soria della 285ª Sq. è segnalato nei telegrammi BASA del 12 e 14 novembre 1937. Gli S. 79 decollarono da Palma de Mallorca il 12/11/1937, alle 10, 15, atterrando a Soria alle 12, 30, dopo un volo a 5500 metri. Il 14, la 285ª fu trasferita a Logroño. In atterraggio, uno dei velivoli si impennò distruggendosi. Testimonianza all'A. del Sig. Bertocci Walter.

Le squadriglie da bombardamento dell'Aviazione Legionaria del continente, incrementate da sei ad otto, furono raggruppate nel 21° Stormo, mentre le squadriglie caccia erano passate da otto a nove formando il 3° Stormo C.T. Il XXII Gruppo Osservazione Aerea aveva conservato le due squadriglie originarie (120^a e 128^a).

Senza tenere conto dei velivoli in revisione e di quelli di riserva - che costituivano circa un terzo della forza - a metà ottobre, l'A.L. del continente aveva immediatamente pronti al combattimento: 108 Fiat CR.32, 20 Ro.37 bis, 6 Breda 65, 6 S.79, 17 S.81 e 3 BR.20, mentre alle Baleari erano efficienti: 11 S.79, 6 S.81, 10 CR.32, 2 Macchi M.41 e 2 CANT Z.501 (13).

Alla fine del novembre 1937, vigilia della battaglia di Teruel, l'Aviazione Legionaria aveva 2.008 uomini, di cui 327 piloti; per quattro quinti nella penisola, il rimanente nelle Baleari (14).

Parallelamente al potenziamento dei reparti legionari, era continuata l'emorragia di risorse della Regia Aeronautica in favore della guerra spagnola. A metà settembre 1937, il valore del materiale aeronautico inviato in Spagna aveva raggiunto i 722 milioni. Con un incremento medio di una novantina di milioni al mese, la spesa raggiunse un miliardo e centosessantaquattro milioni nel febbraio 1938, alla vigilia della grande offensiva che, fra marzo ed aprile, portò l'esercito nazionale ed il C.T.V., appoggiati da una possente aviazione, dall'Aragona al mare, tagliando in due il territorio della Repubblica Spagnola (15).

Quando, a partire dalla battaglia di Teruel, si affermò l'inarrestabile supremazia militare di Franco, la sua aviazione schierava sul continente complessivamente: quattordici squadriglie caccia, di cui nove legionarie; diciannove da bombardamento, di cui otto legionarie ed una mezza dozzina da ricognizione, di cui due legionarie. Le sei squadriglie da aerocooperazione, equipaggiate con velivoli superati, erano appannaggio di spagnoli (quattro Grupos) e tedeschi (3° e 4° J/88).

In totale, Franco poteva contare su quasi 470 velivoli da combattimento, di cui duecentodieci dell'Aviazione Legionaria, un centinaio scarso della Condor e centocinquanta, in larga percentuale antiquati, dell'aviazione nazionalista.

Per dare il giusto merito all'apporto degli italiani, dei tedeschi ed al valore degli aviatori spagnoli, occorre pure ricordare che, in quel periodo, le otto migliori squadriglie dell'Aviación Militar franchista erano equipaggiate con velivoli italiani (16).

13) Specchio settimanale Forze aeree 27/11/37, MAE Spagna Fdg B. 97. Ibidem: Telegrammi BASA 18 ottobre XV e KSLA 7 ottobre XV.

14) Relazione "Personale in OMS" 30/11/1937, MAE Spagna Fdg B. 97.

15) Relazione del M. A. E. Ufficio Spagna, "Materiale inviato in Spagna dalla Regia Aeronautica dall'inizio della guerra a tutto il 25 febbraio 1938-XVI", MAE Spagna Fdg B.11.

16) "Estado Mayor de l'Aire, Distribucion de las Fuerzas Aereas, dia 15 Diciembre del 1937" (MDA, OMS, Cart. 48, fascicolo B.); sono elencati 207 velivoli legionari (continente e Baleari), di cui 120 Fiat CR.32, 17 Ro 37, 30 S. 81, 25 S. 79, 7 Ba 65, 5 BR 20, 3 M 41. Nei totali non sono compresi i velivoli in riparazione (cfr. anche: MAE Spagna Fdg B. 97 e A. Nassaes op. cit. pag. 265).

Capitolo XIX

TERUEL

La sorpresa strategica

Il crollo del fronte asturiano aveva capovolto il rapporto delle forze in favore della Spagna nazionale. I 150 battaglioni reduci dalla vittoriosa campagna nel Nord erano andati ad ingrossare la massa di manovra dell'esercito di Franco, ora forte di 650 battaglioni e 382 batterie in prima linea e di 220 battaglioni con 170 batterie nella riserva: in totale circa 450.000 uomini, inclusi i 35.000 del C.T.V. ed i 5.000 della Condor. L'aviazione nazionalista aveva in linea 470 velivoli contro i 300 avversari.

Per la prima volta dall'inizio della guerra, l'Esercito Popolare della Repubblica si trovava in netta inferiorità, con 350.000 uomini e circa 380 batterie. Ma stava febbrilmente cercando di potenziarsi con la chiamata alle armi di un'altra classe e l'organizzazione di nuove brigate, il cui armamento era in arrivo dalla Russia assieme a nuove forniture d'aerei.

Il Quartiere Generale di Franco aveva deciso di trarre immediato vantaggio dalla nuova situazione con una offensiva contro Madrid, dove il rapporto di forze prometteva una sicura vittoria delle forze nazionali.

I preparativi dell'Esercito nazionalista si erano protratti sino ad oltre la metà di dicembre, ma nel frattempo le tre aviazioni di Franco avevano continuato a mantenere una continua e pesante pressione sul fronte aragonese. Il 10 dicembre, tutta l'aviazione era stata lanciata in una grandiosa azione, avente il duplice scopo di fiaccare le forze aeree e terrestri del nemico e di occultare lo spostamento della massa delle forze nazionaliste dall'Aragona al fronte di Madrid.

Il piano dell'operazione, suggerito dal generale Pinna, capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, durante una ispezione alle forze aeree italiane in Spagna, era stato in seguito elaborato dai comandi dell'A.L. e della Condor ed infine adottato con alcune varianti dall'Estado Mayor de l'Aire (1).

1) Le linee principali del piano di operazioni aeree proposto dall'A.L. per la non attuata offensiva su Madrid sono contenute nella "Relazione sulla missione effettuata in OMS dall'8 al 15 novembre 1937" del generale di Squadra Aerea Pietro Pinna (MAE Spagna Fdg B. 97).

Le linee disposizioni finali del piano furono emanate con "Orden de operaciones nº7, Estado Mayor del Aire, 3ª Sección OPERACIONES, Burgos 7 dicembre 1937" (MDA OMS Cart. 73). Il suddetto documento elenca le Unità Aeree mobilitate per le azioni effettuate nei giorni 9 e 10 dicembre 1937:

Aviazione Legionaria

Bombardieri veloci:	3 squadriglie di S.79 e BR.20
Bombardieri pesanti:	4 squadriglie di S. 81
Caccia:	9 squadriglie di CR.32
Assalto:	1 squadriglia di Ro.37 *

Legione Condor

Bombardieri rapidi:	4 squadriglie di He.111
Caccia:	2 squadriglie di Bf.109
Assalto:	2 squadriglie di He 51
Ricognizione e bombardamento leggero:	2 squadriglie di Do.17

Aviazione Nazionale

Bombardieri rapidi:	3 grupos di S.79
Bombardieri pesanti:	2 grupos di Ju 52
Caccia:	3 squadriglie di CR.32
Ricognizione:	2 squadriglie di He 70
Assalto:	1 grupo di He 51
Accompagnamento:	1 grupo di Ro.37

* In un primo tempo era stata stabilita la partecipazione dei Breda Ba.65, poi sostituiti dai Ro.37.

L'operazione aerea doveva iniziarsi il 9 e proseguire per un paio di giorni. Rinvitata di un giorno causa il maltempo, l'operazione aveva comunque avuto luogo il 10, quando la più possente massa di aerei mai radunata dall'aviazione nazionalista 88 bombardieri e 92 caccia - aveva solcato il cielo d'Aragona. L'Aviazione Legionaria era presente con 48 apparecchi da bombardamento e 56 da caccia; la Condor, con due squadriglie di Messerschmitt, quattro di Heinkel He 111 e due di Dornier Do 17; l'Aviación Nacional con i Fiat del Grupo 2-G-3, i Savoia S.79 dei Grupos 1-G-28, 2-G-28, 3-G-28 e gli Ju 52 dei Grupos 1G-22 e 2G-22 (2).

In considerazione dell'importanza dell'azione, il comandante dell'Aviazione Legionaria, generale Bernasconi, aveva deciso di seguire in volo i suoi aviatori ai comandi di un caccia. Grande fu la meraviglia del colonnello Cassinelli, comandante del 3º Stormo Caccia, quando vide Bernasconi arrivare sul campo in combinazione di volo e salire tranquillamente a bordo di un Fiat CR.32, per partire con le squadriglie dei cacciatori (3).

Undici S.79 e sei BR.20 bombardarono l'aeroporto e gli obiettivi militari di Barbastro insieme agli Junkers spagnoli. Gli S.81 ed i Ro.37 attaccarono concentramenti di truppe a Robres, Alcubierre e Tardienta, nel mentre gli Heinkel 111 e gli S.79 nazionali agivano sopra gli aeroporti della zona di Lerida.

L'aviazione repubblicana, ottimamente servita dagli informatori in zona nazionalista, aveva però tempestivamente allontanato gli aerei dai campi attaccati e mandato in volo circa sessanta caccia ad attendere gli incursori (4).

Il VI Gruppo Caccia era intervenuto con grinta in un combattimento contro "Rata" e "Chato", iniziato sulla Sierra de la Naja dal 2-G-3 al comando dell'asso spagnolo Angel Salas Larrazabal. Le pattuglie del VI, ribattezzato Gruppo **Gamba di Ferro** in onore della protesi applicata alla gamba del capitano Botto, avevano saettato con precise raffiche i caccia repubblicani, cogliendo sei vittorie. Altre cinque erano state reclamate dagli spagnoli.

Nonostante lo sfavorevole rapporto numerico, "Chato" e "Rata" si erano battuti onorevolmente. Sfoggiando notevole aggressività, i caccia governativi si erano mantenuti in crociera, pronti a cogliere ogni favorevole occasione, come aveva potuto sperimentare direttamente il sottotenente Vittorio Piccinelli, pilota di un BR.20 della 230ª Sq. Cicogne.

Dopo l'azione, il suo aereo aveva perso il contatto con gli altri cinque BR.20 della squadriglia insieme ai quali aveva bombardato Barbastro. Un guasto all'impianto idraulico del carrello d'atterraggio, ne aveva provocato la fuoriuscita. La resistenza aerodinamica delle ruote aveva sensibilmente ridotto la velocità del bimotore. Sette caccia repubblicani erano piombati come falchi sull'isolato bombardiere, ormai prossimo alle linee nazionali. Piccinelli racconta: "(...) per fortuna erano "Rata" che, per la posizione delle armi (nelle ali) e per le vibrazioni delle ali, sparavano male; inoltre i loro proiettili calibro 7,62 avevano scarsa forza di penetrazione. Ad un certo punto, cinque CR.32 della base di Zaragoza, in crociera sulla linea del fronte, accorsero verso noi. Immediatamente i "Rata" se ne erano andati. Il resto del volo, sino al campo di Tudela, si era svolto tranquillamente sebbene parecchi colpi ci avessero raggiunto bucando ali, fusoliera, e persino i paracadute" (5).

Il bollettino nazionalista comunicò che l'Aviazione Legionaria aveva abbattuto sei "Chato" e due "Rata"; gli spagnoli: sette "Chato" e tre "Rata", mentre sette caccia erano caduti sotto i colpi dei Messerschmitt.

Da parte nazionalista, mancavano il CR.32 del sottotenente Vittorio Barberis del Gruppo **Gamba di Ferro** ed un Heinkel 111 della Condor, disintegrato dalla prematura esplosione delle sue bombe. I repubblicani ammisero solo perdite minime, comunque, nei giorni successivi, quando l'intera aviazione nazionalista replicò l'azione, nessun caccia repubblicano mosse all'attacco (6). Furono visti alcuni "Rata" seguire di lontano le formazioni dei bombardieri, come avvoltoi pronti a cogliere qualche ritardatario, ma CR.32 e Bf 109 facevano buona guardia. L'offensiva delle tre aviazioni alleate si concluse il 13.

Il Quartiere Generale repubblicano non si era tuttavia fatto ingannare dalla imponente operazione aerea organizzata dalle tre aviazioni.

L'efficiente servizio informazioni dell'Ejército Popular aveva già segnalato l'esistenza del piano per attaccare Madrid dal settore di Guadalajara. Il capo di Stato Maggiore, generale Vicente Rojo si era convinto della impossibilità di contrastare questa manovra con le sole forze del Centro. Egli aveva pertanto preparato in pochi giorni

2) Telecifrato da Comando A.L. a Gabaereo Roma 10/12/1937 (MAE Spagna Fdg. B. 117).

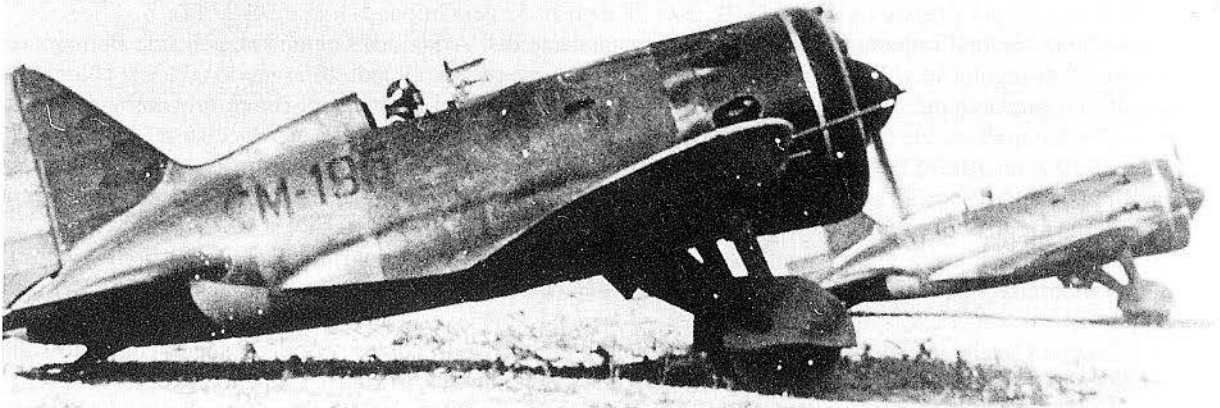
3) G. Mattioli, op. cit. pag. 167.

Alle azioni della giornata, parteciparono tutti i reparti dell'A.L., tranne una squadriglia di Ro.37 e la 65ª dei Breda Ba.65 (MAE Spagna Fdg. B. 97 Tel. BASA 02272 - 11/12/37).

4) A. Nassaes, op. cit. pag. 273.

5) Lettera all'A. del generale Vittorio Piccinelli, datata 18/5/1983.

6) Secondo le memorie del comandante repubblicano A. Garcia Lacalle, nel dicembre 1937 la caccia governativa perse in tutto quattro aerei - due Chato e due Rata - ed altri ventuno, sebbene danneggiati, rientrarono alla base (A. G. Lacalle op. cit. pag. 335). Tuttavia, il 11/12/1937 la caccia repubblicana evitò di impegnarsi contro formazioni dell'Aviazione Legionaria (MDA OMS Cart. 64/B). Nel diario del generale Gino Poggi si legge alla data 12 Dicembre 1937: "Bombardamento riuscito, volo calmissimo".



Battaglia di Teruel. Polikarpov I-16 tipo 10 in fase di decollo. I Rata attaccarono ripetutamente le formazioni di bombardieri per alleggerire la pressione sulle truppe repubblicane. Contro i bombardieri italiani non conseguirono alcun successo.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

un attacco che avrebbe sicuramente bloccato sul nastro di partenza l'imminente offensiva di Franco, scegliendo un punto particolarmente sensibile dello schieramento nazionalista (7). Rojo dispose che cinque divisioni effettuassero un attacco tenaglia alla base del profondo saliente di Teruel.

La città - capoluogo di provincia dell'Aragona costruita su un colle, alto 915 metri, in una zona nota per gli inverni freddissimi - aveva più un valore politico che militare.

L'11 dicembre, Rojo spiegò ad Enrique Lister, comandante dell'11ª Divisione, il ruolo che era stato riservato all'11ª nell'imminente battaglia. A mezzanotte del 14, gli uomini di Lister si misero in marcia penetrando profondamente da Nord nel saliente nazionalista e conquistando San Blas, dove furono raggiunti dal 18º Corpo, proveniente da Sud. In poco più di cinque ore, i repubblicani avevano isolato Teruel. Immediatamente i loro reparti iniziarono la costruzione di una linea di fortificazioni per arrestare l'atteso contrattacco nazionalista, mentre altre divisioni del 22º e 18º Corpo investivano da tergo la città.

Il settore di Teruel era tenuto dal colonnello Rey d'Harcourt con circa 10.000 uomini, appoggiati a capisaldi fortificati, non collegati fra loro da linee continue. D'Harcourt ritirò i suoi uomini entro un ristretto perimetro difensivo appoggiato alla città. E più tardi, quando l'assedio repubblicano si fece più aspro, si asserragliò nei più robusti edifici del centro urbano.

La situazione meteorologica era peggiorata sino dal primo giorno della battaglia; la temperatura era scesa a -18 °C. Il 16, una violenta bufera di neve investì la zona, mentre diciotto Fiat CR.32 del Gruppo Zotti, decollati da Bello erano in crociera su Teruel. Dispersi dalla tormenta, i CR furono obbligati a cercare un atterraggio su campi di fortuna. Sette finirono a Molina de Aragón, dieci a Calamocha, mentre il sergente Mario Visconte, nell'assoluta impossibilità di governare il proprio velivolo, dovette lanciarsi con il paracadute.

Il maltempo continuò ad imperversare, ma il 17, la dozzina di Fiat che raggiunse il campo di battaglia combatté contro i "Chato" su Santa Eugenia e Concul.

7) Vicente Rojo: "Así fue la defensa de Madrid" riportato in A. Nassaes op. cit. pag. 274.



Heinkel He 70 nazionalista nell'inverno 1937/1938, in volo di ricognizione sull'innevato settore di Teruel.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Il Kampfgeschwader 88 della Condor, decollato da el Burgo de Osma con ventitré Heinkel 111 per bombardare truppe nemiche ad Est di Teruel, smarrì la rotta. Sei He 111 atterrarono su campi di fortuna, un altro prese terra su un piccolo campo nella Sierra de Guadalajara, in territorio repubblicano, cadendo intatto in mani repubblicane.

La Brigada Aerea Hispana rimase bloccata sui propri campi gelati e, solo il 19, i Fiat del Grupo 2-G-3 ebbero l'ordine di spostarsi sul campo di Alfamen.

Le prime riserve nazionaliste, arrivate nel settore il giorno 17, avevano cozzato contro una già salda linea fortificata repubblicana, sei chilometri a Nord Ovest di Teruel.

Alle prime, Franco aveva tenuto fermo il proposito di attaccare Madrid, seppure con qualche modifica ai piani, resa necessaria dalla inattesa iniziativa repubblicana (8). D'altra parte, Franco non intendeva concedere ai repubblicani un altro successo, dopo lo smacco subito in agosto a Belchite. Quantunque Teruel non avesse lo stesso valore simbolico dell'Alcazar di Toledo, perderla sarebbe stato per Franco una intollerabile perdita di prestigio.

L'offensiva su Madrid fu confermata dal Cuartel General di Franco il 18 dicembre, però all'indomani, gran parte della forza da bombardamento dell'A.L. - quindici S.81 ed i sei BR.20 - scortata da novantasette CR.32 dei tre gruppi legionari, intervenne su Teruel lanciando 10,9 tonnellate di bombe sugli assediati e sui reparti che, dalla strada di Perales minacciavano di tagliare le comunicazioni alle spalle dei primi reparti nazionalisti accorsi sul nuovo fronte di combattimento.

Il 20, l'aviazione nazionalista effettuò la sua prima azione su Teruel con una sortita dei Fiat del 2-G-3, i quali all'indomani accompagnarono sul fronte cinque He 46 e dieci He 45. Al ritorno, le pessime condizioni meteorologiche misero in difficoltà la formazione obbligandola ad atterrare a Zaragoza (9).

8) H. Thomas; op. cit., pag. 530.

9) Operaciones sobre Madrid, Cuartel General de Burgos a 18 de Diciembre de 1937 (MDA OMS Cart. 72/B) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 209.



Dicembre 1937. Il Fiat del S. Ten. Santandrea si appresta a decollare dal gelido campo di Almaluèz per un volo sul fronte di Teruel.
(foto Enzo Santandrea)

Dopo giorni di esitazione, e contro il parere del generale tedesco Funck, il 22 dicembre, Franco decise di annullare l'operazione su Madrid per correre in soccorso di Teruel. Nello stesso giorno, i repubblicani, occupate le tutte posizioni dominanti attorno alla città, erano ormai penetrati nei primi quartieri di Teruel.

Il generale Davila ebbe l'incarico di organizzare un'armata, su due corpi d'Esercito - affidati ai generali Aranda e Varela - costituiti traendo quattro divisioni dall'Aragona e sei dal fronte di Guadalajara, ai quali furono assegnate numerose artiglierie della riserva generale e la totalità dell'artiglieria del Corpo Truppe Volontarie al comando del generale Manca (10).

Mentre l'armata di Davila arrivava al fronte, la difficile situazione meteorologica, con nuvole basse e nevicate, aveva limitato le azioni aeree ad alcune sortite delle "Cadenas" scortate da Fiat spagnoli, ma a partire dal 26 dicembre la Condor e l'Aviazione Legionaria iniziarono una serie di pesanti bombardamenti in preparazione della controffensiva nazionalista prevista per il 29.

Sebbene le condizioni di volo fossero proibitive, gli S.81 del XXIV, i BR.20 ed i Breda Ba.65 del XXXV e gli S.79 del XXIX, decollati dai campi di Tudela, Soria e Logroño si portarono su obiettivi della zona di Teruel, scaricando 83 tonnellate di bombe in tre giorni.

La temperatura, bassissima al suolo, era polare alle alte quote da 40 a 50 gradi sotto zero - causando autentiche sofferenze ai piloti in volo negli aperti abitacoli dei CR.32 (11).

Il comando nazionalista aveva affidato ai reparti aerei della Condor il compito di sostenere l'azione del Corpo d'Esercito di Aranda a Nord del Turia. L'Aviazione Legionaria doveva invece appoggiare il Corpo d'Esercito di Varela a Sud del Turia.

Il mattino del 29, un tambureggiante fuoco di centinaia di cannoni spagnoli e legionari, con il contrappunto della pioggia di bombe di una ottantina di aerei tedeschi ed italiani, aveva preparato il terreno all'assalto delle truppe di Davila.

10) A. Nassaes op. cit. pag. 275 e E. Faldella op. cit. pag. 470.

11) Testimonianza del colonnello Enzo Sant'Andrea, Lavinio 6/7/1984.



CR.32, 18ª Squadriglia, XXIII Gruppo, in volo sul settore di Teruel. La bassissima temperatura alle alte quote (da - 40 C° a - 50 °C) causava sofferenze ai piloti in volo negli aperti abitacoli dei biplani Fiat.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

I comandanti nazionalisti furono prodighi di sangue pur di raggiungere Teruel, ancora disperatamente difesa dai loro camerati. Ma fallirono lasciando mucchi di morti davanti ai reticolati repubblicani.

I bombardamenti aerei del 29, seppure non sufficienti a piegare la caparbia volontà di resistenza dei "rossi", parvero particolarmente ben riusciti.

Ma passiamo la parola al sottotenente Gino Poggi, che il 29 eseguiva la trentaquattresima azione di guerra ai comandi di un S.79 del XXIX Gruppo: "Partiamo con le nuvole a poche centinaia di metri sul campo. Per quanto l'occhio spazi nel cielo, si vedono solo nubi e nubi. Voliamo fra una nube e l'altra alzandoci ed abbassandoci, schivandole ed aggirandole". Saliti a 6.000 metri per superare lo sbarramento di nubi, gli S.79 puntano prima ad Est, entrando in territorio repubblicano, indi su Teruel, dove trovano ad attenderli la caccia nemica. Prosegue Poggi: "(.....) dalle nubi sbucano dodici "Rata" che ci attaccano senza tanti complimenti. Siamo quattro pattuglie di tre, pronti a riceverli. Spariamo, spariamo, sinché un caccia colpito a morte prende fuoco. Precipita. Gli altri "tagliano la corda". Più avanti da uno squarcio di cielo libero intravediamo la Puebla de Valverde, il nostro obiettivo. Il tiro riesce bene, intanto cominciano le batterie contraeree, ma subito ci infiliamo fra le nubi" (12).

Negli stessi giorni, altri bombardieri legionari decollavano di giorno e di notte dagli aeroporti di Palma de Mallorca per battere le città costiere e le vie di comunicazione fra Sagunto e la costa.

Al mattino del 30, cinque S.79 del XXVII Gruppo **Falchi delle Baleari** colpivano obiettivi militari a Taragona distruggendovi completamente un deposito di benzina, mentre altri cinque S.79 bombardavano il porto di Barcelona, respingendo l'attacco di cinque caccia, uno dei quali era abbattuto dalle armi di bordo.

Contemporaneamente, sul fronte di Teruel gli S.81 del XXIV e gli S.79 del XXIX saturavano di esplosivi le fortificazioni repubblicane sul Muletòn, mentre i Breda 65 del capitano Duilio Fanali sgranavano 840 spezzoni da 2 Kg. e 4.000 colpi di mitragliatrice su truppe e carri armati a quota 1141.

I repubblicani ebbero un leggero cedimento. Un reparto nazionalista raggiunse le prime case di Teruel. Il successo parve vicino, ma i soldati del generale Varela erano decimati e sfiniti. L'avanzata si arrestò, quando ormai anche i repubblicani stavano barcollando.

12) Diario del generale Gino Poggi



I comandanti dei gruppi da bombardamento dell'Aviazione Legionaria. Da sinistra: i colonnelli Barba e Del Lupo, ed il tenente colonnello Lalatta.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Il 1° gennaio, nonostante il clima glaciale, le truppe di Davila, si impossessarono della Muela de Teruel, un colle da cui si poteva dominare la città, ma ne furono ricacciate da un contrattacco.

La bassissima temperatura rendeva problematico l'avviamento dei motori, mentre la neve ricopriva aerei e piste (13). Ciò nondimeno gli specialisti delle tre aviazioni alleate riuscivano ogni giorno ad approntare gli aerei, ed i piloti andavano ugualmente in azione sfidando le tempeste di neve.

E' sorprendente come apparecchi senza dispositivi antighiaccio alle ali potessero volare in tali condizioni. Tuttavia vi riuscirono, e con danni minimi. Abili piloti aggirarono alti cumuli di nubi e condussero i loro velivoli ove l'aria, secca per il gran freddo, non poteva incrostare di ghiaccio le ali.

Sulla linea del fronte, i contraerei russi da 76 mm. creavano potenti sbarramenti di fuoco. Le medie quote erano spazzate dalle micidiali mitragliere da 20 mm. Oerlikon, di cui i repubblicani erano largamente dotati (14). Tre Fiat spagnoli furono abbattuti e tre danneggiati. In un attacco a bassa quota cadde l'Heinkel He 51 del tenente Hunze della 3 J/88. Due Breda 65 furono toccati dalla contraerea leggera. Cinque S.81 e tre S.79 rientrarono con danni da schegge.

L'S.81 del colonnello Barba, comandante del 21° Stormo B.T., centrato in pieno da un proiettile da 76 mm., riportò la completa rottura di due dei tre longheroni dell'ala destra. Certamente, mentre il longherone superstite reggeva bravamente l'aereo sino a Tudela, Barba aveva rivolto un riconoscente omaggio alla sovrabbondante robustezza dell'ala del vecchio Savoia, ereditata dagli S.55 delle crociere atlantiche di Balbo.

13) Testimonianza del colonnello Enzo Sant'Andrea, Lavinio 6/7/1984.

14) All'inizio della battaglia, ognuno dei due corpi d'armata repubblicani era dotato di due batterie da 76 mm Modello 1931, di costruzione russa, e di tre batterie Oerlikon da 20 mm, di costruzione svizzera. R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 1639. Ambedue i contraerei erano modernissimi, con una velocità d'uscita, alla bocca, superiore agli 800 m/sec.

L'efficacia della contraerea repubblicana rese indispensabile una serie di azioni di controatteria per le quali la Condor manifestò parecchio interesse. Dopo avere subito sensibili perdite per i bombardamenti in quota delle squadriglie di He 111, le batterie repubblicane fecero da cavia agli attacchi in picchiata degli Ju 87 (Stuka), il cui errore di lancio - secondo un colonnello della Luftwaffe - stava nei cinque metri (15).

Il 3 gennaio, nonostante le difficili condizioni operative, erano in piena efficienza 168 velivoli legionari, di cui 110 caccia CR.32 e 35 bombardieri, i quali lanciarono 17 tonnellate di esplosivi a Sud ed a Nord di Teruel (16).

Alle 15,30 del 4, i gruppi Zotti e Leotta (XXIII e VI), sorpresero su Teruel una formazione di Polikarpov R-Z "Natacha" potentemente scortata. Secondo la tattica usuale, una parte dei CR neutralizzò la scorta, mentre gli altri si esercitarono al tiro contro i lenti assaltatori russi, mandandone quattro al suolo. Tre "Rata" ed un "Curtiss" seguirono la stessa sorte. Rientrarono colpiti i Fiat del battaglione Zotti e del sottotenente Del Prete.

La posta in gioco a Teruel era però troppo importante per i repubblicani. La loro aviazione non poteva assolutamente concedersi tregua. All'indomani, dodici "Natacha" si presentarono sul fronte protetti da una ventina di caccia, divisi in due pattuglie scalate in quota. Nel cielo di Teruel diciotto CR del XXIII passarono subito all'attacco. Secondo gli italiani, andarono al suolo un "Rata", un "Curtiss" e cinque "Natacha". Tuttavia anche i "rossi" avevano reagito bene colpendo alcuni CR. Due di questi erano capottati durante atterraggi di fortuna, mentre tre erano rientrati forati come crivelli (17).

Il 6 gennaio, dopo un massiccio fuoco di preparazione delle artiglierie nazionali e legionarie, il generale Aranda rinnovava due volte il tentativo di sfondare in direzione di Teruel con un pazzeschi assalti in colonna sulla strada fra Concud e la città. L'Aviazione Legionaria impegnava a sostegno dell'attacco l'intera massa da bombardamento, mentre i Breda del capitano Fanali spezzonavano e mitragliavano carri armati e truppe fra Villalba Baja, Cuevas e Labradas.

In Teruel, gli uomini del colonnello Rey d'Harcourt erano da giorni in una situazione disperata, asserraglianti in pochi grandi edifici diroccati dall'artiglieria e dalle mine - le cantine gelide stipate da centinaia di feriti e di civili - affamati e senza medicine. Dopo il fallimento dell'ultimo assalto di Aranda, d'Harcourt perse ogni speranza. Nella sera del 6 chiese la resa.

Le conseguenze della caduta di Teruel

Con la caduta di Teruel, la strategia di Rojo aveva conseguito il pieno successo: il nemico aveva subito la iniziativa strategica dell'Esercito Popolare, annullato l'offensiva su Madrid, ed inoltre aveva perduto Teruel.

Franco, umiliato nell'orgoglio, ma forte di truppe e mezzi, era invece deciso a cercare la rivincita proprio in Aragona. Il numero e la maggiore potenza delle sue armi avrebbero prevalso solo attaccando su un fronte più vasto, ai fianchi della posizione di Teruel.

Impostata come una battaglia di logoramento, la nuova offensiva di Franco poteva essere contrastata da una difesa elastica, scaglionata in profondità, economica per i difensori e costosa per l'attaccante. Invece lo stato maggiore repubblicano concentrò le proprie risorse a Teruel, deciso, per ragioni di prestigio, a conservarla ad ogni costo, invece di usarle per rafforzare le due ali del proprio schieramento (18).

La battaglia, che prese il nome dal Rio Alfambra, avrebbe dovuto iniziare il 25 gennaio, ma i nazionalisti furono battuti sul tempo da un attacco repubblicano diretto dalla Sierra Palomera alla strada di Zaragoza, principale via di rifornimento di Davila. Ideato come al solito dall'abile generale Rojo, l'attacco ritardò la ripresa offensiva dei nazionalisti sino al 5 febbraio.

Nel frattempo le tre aviazioni alleate erano intervenute a sostegno dell'operazione intrapresa dal generale Aranda per togliere ai repubblicani le posizioni dell'Alto de Celadas e del Muleton. Le operazioni aeree erano durate dal 17 al 20 gennaio. Nel primo giorno, su 447 sortite dei bombardieri, 253 erano state eseguite da aerei italiani. I velivoli dei tre gruppi da bombardamento legionari avevano eseguito un paio di missioni a testa, centrando le posizioni del Muleton e dell'Alto de Celadas con 52 tonnellate di bombe. Ro 37 e Breda Ba.65 avevano invece attaccato a volo radente le trincee repubblicane con mitraglia e spezzoni. La contraerea, come sempre

15) Informe reservado sobre la cooperacion de la aviacion en el cielo de operaciones sobre Teruel comprendido desde el 25 de diciembre pasado al 22 de Febrero de 1938 (MDA OMS Cart. 72/B).

16) MAE Spagna Fdg B. 97; Tel BASA 011 3/1/1938.

17) Gli abbattimenti ottenuti dai Fiat legionari, nel pomeriggio del 3 gennaio 1937, sono citati dai bollettini del comando nazionalista (A. Nassaes op. cit. pag. 278), tuttavia autori spagnoli come R. Hidalgo Salazar li attribuiscono impropriamente ai Messerschmitt Bf 109 della Condor.

Qualora non diversamente indicato, l'attività dell'A.L. nella battaglia di Teruel è tratta dal diario "Attività giornaliera dell'Aviazione Legionaria del Continente" MDA OMS Cart. 64/B

18) E. Lister, op. cit. pag. 202.



Tudela, 18 febbraio 1938. Il capitano Duilio Fanali, comandante della 65^a Squadriglia d'assalto duramente impegnata nella battaglia dell'Alfambra, col suo Breda 65 crivellato da uno shrapnel su Puebla de Valverde.
(foto Duilio Fanali)

fortissima, aveva colpito alcuni aerei, mentre un attacco a sorpresa dei caccia repubblicani aveva inferto danni ad un S.81 ed a un S.79.

Nel pomeriggio, il Gruppo **Gamba di Ferro** si era battuto per tre volte con grosse formazioni di "Chato", abbattendone dieci, di cui otto caduti entro le linee repubblicane ed altri due entro quelle nazionali. Due CR.32 non erano rientrati alla base.

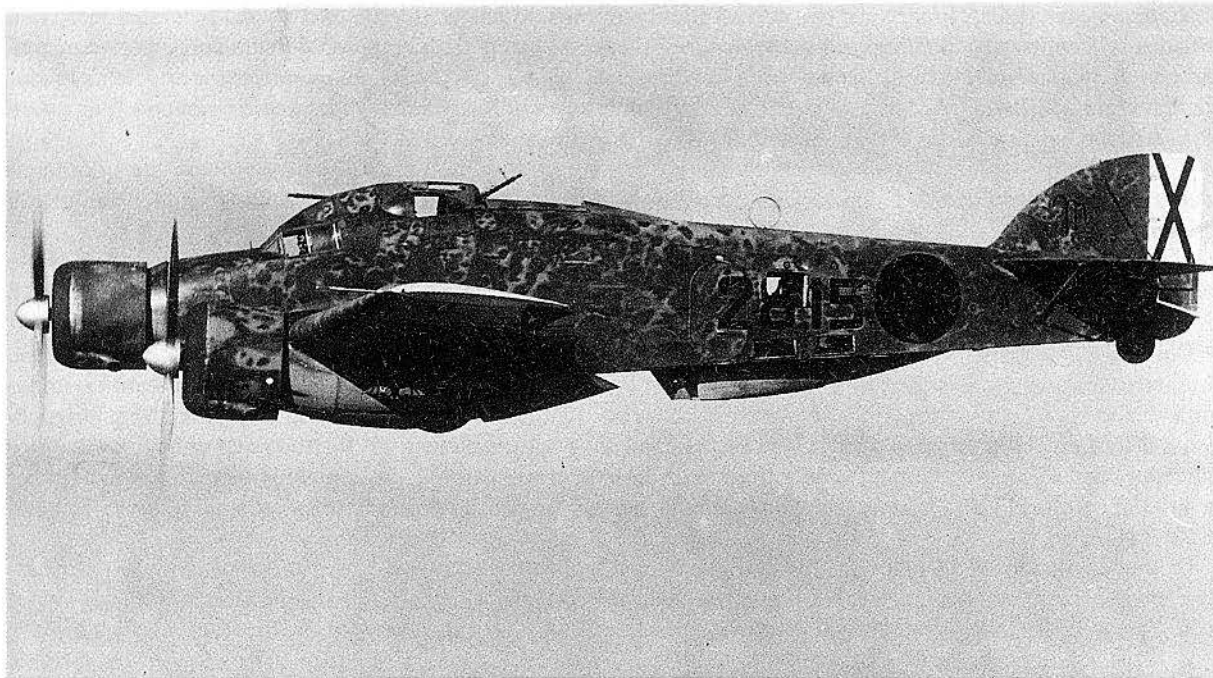
Fra la fine di dicembre ed il mese di gennaio l'Aviazione delle Baleari, rinforzata all'inizio dell'anno dai quindici S.79 del XXVII Gruppo del colonnello Rossanigo, aveva ininterrottamente battuto i punti strategici del fronte interno repubblicano. Fra gli obiettivi preferiti dei **Pipistrelli** e dei **Falchi delle Baleari** erano i ponti di Villareal, il nodo ferroviario di Castellon de la Plana insieme ai porti del Levante e della Cataluña: tutti i nodi di rifornimento del fronte di Teruel.

Sino a quel momento, l'Aviazione delle Baleari era l'unica forza aerea nazionalista interamente dedicata alle vere operazioni strategiche. Invece la massa da bombardamento pesante delle tre aviazioni del continente agiva prevalentemente nel ristretto ambito del campo di battaglia, ed abbastanza spesso come semplice surrogato dell'artiglieria. I bersagli più consueti erano trincee, centri di resistenza, truppe di riserva nelle immediate retrovie del fronte e persino incroci stradali, secondo i canoni d'impiego cari ai comandi nazionalisti, ma detestati da quelli italiani e tedeschi che avrebbero preferito impiegare i velivoli in missioni strategiche in profondità nel territorio repubblicano.

Nel frattempo, i consiglieri militari italiani e tedeschi avevano cercato di convincere Franco a riprendere la interrotta offensiva sul fronte centrale contro Madrid. Il generale Volkman, era tornato alla carica insistendo per la definitiva sospensione delle operazioni nella zona di Teruel (19). In realtà a Hitler poco interessava la strategia dilatoria del generale Franco, che riteneva utile alla Germania in quanto, prolungando la guerra, poteva provocare un diretto confronto italo francese (20).

19) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 214.

20) J. Coverdale, op. cit. pag. 306.



“Sparviero” S.79 del XXIX Gruppo, uno dei protagonisti della battaglia di Teruel nell’inverno 1937/1938.
(foto Ugo Accorsi)

Mussolini, era invece profondamente disgustato dalla inconcludente condotta delle operazioni militari.

Il 2 febbraio, il generale Berti, da ottobre nuovo comandante del C.T.V., fu incaricato dal Duce di consegnare a Franco una sua lettera personale, che traspariva delusione sino dalle prime righe:”.... Gli ultimi avvenimenti della guerra sono stati una ingrata sorpresa per gli amici della Spagna nazionale. Caduto il fronte delle Asturie, noi abbiamo atteso giorno per giorno, la grande offensiva sul fronte centrale, fronte risolutivo ai fini della vittoria. Questa offensiva rinviata di giorno in giorno, é stata - alla fine - preceduta dall’offensiva dei rossi su Teruel. (.....) essi hanno pienamente raggiunto lo scopo, che era quello di sventare la nostra offensiva (.....) Se voi non volete rendere cronica la guerra (....) è necessario preparare una battaglia di masse che porti alla distruzione dell’apparato nemico. Una volta decisa, non ci devono essere più rinvii deleteri. E una volta iniziata deve essere spinta sino in fondo. Se questo è il vostro piano, chiedetemi che posso fare per voi. Se non è il vostro piano, e attendete da altri fattori la decisione, è chiaro che la permanenza dei Legionari italiani a un certo punto dovrà terminare perché non avrebbe più scopo. Attendo una vostra risposta (....)” (21).

Venne sospeso ogni invio di complementi e di materiale al C.T.V.. Tuttavia nè questo provvedimento, nè il minacciato ritiro dei legionari impressionarono Franco. Mussolini attese la risposta per quasi un mese, durante il quale il Generalissimo completò le operazioni militari sconsigliate dall’alleato italiano, impiegando largamente l’aviazione e l’artiglieria legionarie e le loro abbondanti scorte di materiali e munizioni.

La battaglia dell’Alfambra

Il 5 febbraio, le fanterie dei generali Yagüe e Aranda, coadiuvate dalla divisione di cavalleria di Monasterio, travolsero con un improvviso attacco le deboli difese repubblicane sulla Sierra Palomera, a Nord di Teruel. In due giorni avanzarono di venti chilometri, su un fronte largo una cinquantina di chilometri, oltrepassando il Rio Alfambra. Nonostante contrattacchi repubblicani appoggiati da reparti corazzati, il 18, i nazionalisti tagliarono le comunicazioni tra le truppe della 46ª Divisione del Campesino, asserragliata in Teruel, e l’ala destra repubblicana attestata sulla Sierra Palomera. Teruel cadde il 22, dopo la fuga del Campesino e di pochi altri.

21) MAE. Spagna Fdg. B. 11.

Riconquistata Teruel, Franco rispose a Mussolini confermando la sua volontà di dare una battaglia decisiva e ribadendo l'importanza dell'apporto dei legionari italiani, sia perché essi erano un potente corpo perfettamente armato di quarantamila uomini, sia perché la loro presenza veniva considerata nel mondo come un atto di solidarietà morale dell'Italia. Ma sopra tutto egli stimava la presenza in Spagna dell'Aviazione Legionaria "per essere essa il nerbo della nostra caccia e parte importante della totale potenza aerea" (22).

E' indubbio che senza l'Aviazione Legionaria, i cieli dell'Alfambra e di Teruel sarebbero stati dominati dall'aviazione repubblicana. Basta dare un'occhiata alla situazione delle forze aeree nazionaliste alla data del 25 gennaio.

L'Aviazione Legionaria del continente schierava 168 velivoli efficienti contro i 116 dell'Aviazione Nazionale ed i 96 della Condor. Accanto a 101 caccia legionari vi erano 34 Fiat CR.32 spagnoli ed appena 18 Messerschmitt Bf 109 della Condor. Nelle basi delle Baleari vi erano 45 aerei legionari su un totale di 64 (23).

Dal 5 al 22 febbraio, le truppe nazionaliste erano avanzate con il vigoroso appoggio dell'intera Aviazione Legionaria. Il maltempo aveva ostacolato le operazioni aeree fra l'11 ed il 15, ma in seguito i bombardieri italiani avevano lanciato una media di 35 tonnellate di bombe al giorno, nel mentre i Breda 65 ed i Ro.37 sconvolgevano il traffico nelle retrovie con azioni di mitragliamento e spezzonamento. Il flusso dei rifornimenti alle truppe repubblicane era stato praticamente interrotto dai pesanti attacchi aerei. L'aviazione governativa aveva invece avuto tali perdite che non le restavano abbastanza caccia per scortare i propri bombardieri sulle retrovie nazionaliste (24).

Le tredici squadriglie di Fiat CR.32 (quattro spagnole e nove legionarie) e le due di Messerschmitt, che ininterrottamente spazzavano i cieli di Teruel e della Sierra Palomera, al seguito delle formazioni di bombardieri ed a guardia delle truppe nazionali, costituivano una invalicabile barriera per le debilitate forze aeree avversarie.

Il 19, le fanterie nazionali, bloccate dalla strenua resistenza dei repubblicani arroccati sul monte Mansueto, avevano avuto partita vinta solo a tarda sera, dopo che diciotto S.81, sedici S.79 ed alcuni aerei tedeschi avevano sconvolto le posizioni nemiche, appena 500 metri davanti alle truppe attaccanti.

I tre "Rata", che avevano tentato di intercettare gli S.81, erano stati messi in fuga dai CR.32. Nel giorno medesimo, gli aerei legionari avevano raggiunto un record col lancio di 42 tonnellate di bombe.

Il 21 febbraio, tutti i "Chato" e "Mosca" in grado di volare erano ritornati sul campo di battaglia nel generoso tentativo di alleggerire la devastante pressione dei bombardamenti sulle proprie truppe. Nel mattino, ventiquattro Fiat CR del XXIII Gruppo, in crociera a 4000 metri sul cielo di Teruel, avevano avvistato una quarantina di caccia scaglionati in tre pattuglie a diverse quote: i "Chato" a 3500 ed a 4000 metri, i "Mosca" a 5000 metri. I "rossi" era sembrati guardinghi, ma il comandante Zotti non era uomo da lasciarsi sfuggire un combattimento.

Uno scaglione di CR.32 aveva attaccato i "Chato" che avevano risposto con una manovra evasiva. Tallonati dai Fiat, i "Chato" si erano spostati entro le linee repubblicane. Sopra Puebla de Valverde erano intervenuti i "Mosca", immediatamente contrattaccati frontalmente dai CR del secondo scaglione. Due "Chato" ed un "Mosca" erano andati ad allungare la già notevole lista delle vittorie dell'**Asso di Bastoni**.

Nella prima fase del combattimento era caduto il capitano spagnolo Carlos Haya, aggregato alla 19ª Squadriglia del capitano Foschini. Haya si era lanciato all'inseguimento di un "Chato" in fuga. Nella foga di giungere a tiro, il suo CR.32 aveva investito la coda del biplano nemico, precipitando oltre il Puerto de Escadòn (25).

22) Lettera di Franco al Duce, datata Burgos 16 febbraio II anno trionfale (MAE Spagna Fdg B. 11).

Nonostante la data indicata, la lettera fu scritta da Franco alla fine di febbraio. Alcuni accenni ai successi nazionalisti sull'Alfambra lasciano chiaramente trasparire che fu redatta dopo la riconquista di Teruel.

Il ritardo della risposta aveva irritato Mussolini. Il 26 febbraio Ciano telegrafava al generale Berti: "... informi pure il Generalissimo che <... > a Roma fa pessima impressione il fatto che egli non abbia ancora risposto alla lettera di cui Ella fu latore. Non si lascia una lettera del DUCE - e quale lettera - per alcune settimane senza risposta." (ibidem B.353 Telegramma n° 516).

23) MDA, OMS Cart 48 Fasc. B. Situazione apparecchi bellicamente efficienti al 25 gennaio 1938.

24) F. Tarazona, op. cit. pag. 102.

25) Il capitano Carlos Haya, notissimo per le azioni compiute con un Douglas DC 2 nei primi giorni dell'Alzamiento (bombardamento della flotta nello stretto di Gibilterra, rifornimenti alla Virgen de la Cabeza) aveva poi comandato una squadriglia di Ju 52. Al momento della costituzione della Brigada Aerea Hispana, gli era stato negato il comando di un gruppo. Amareggiato, Haya aveva ottenuto di aggregarsi al XXIII.

Sebbene non provenisse dalla caccia, Haya era stato favorevolmente accolto da Zotti e dagli aviatori legionari, che ne stimavano serietà professionale e spirito di disciplina (testimonianza all'A. del Col. Enzo Sant'Andrea, Lavinio 6/7/1984). Carlos Haya fu l'unico spagnolo decorato alla memoria con la Medaglia d'Oro al Valore Militare italiana.

La ricostruzione del combattimento del 21 febbraio 1938 è basata su: testimonianza all'A. del colonnello Enzo Sant'Andrea (Lavinio 15/2/1985); lettera del capitano Nobili riportata da A. Nassaes op. cit. pag. 281 e Telegramma BASA 0502 del 22/2/1938 (MAE Spagna Fdg B. 97).



Secondo il comando nazionalista l'aviazione era l'arma che maggiormente aveva contribuito alla vittoria nella battaglia dell'Alfambra.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Nel pomeriggio, il CR del XXIII del sergente maggiore Mario Visconti, di ritorno da una missione, andava irrimediabilmente in vite per una avaria. Il pilota, catturato, rimpatriò al termine della guerra.

Altri due CR legionari ed un pilota erano stati perduti il 16 per le cattive condizioni atmosferiche (26).

Tuttavia il record delle perdite accidentali toccava ai CR.32 spagnoli. Il 20 dicembre, con i nuovi Fiat ricevuti dal governo italiano, era stato costituito il nuovo Grupo 3-G-3, ma l'addestramento dei piloti non era ancora completo, infatti fra dicembre e febbraio, ben sette CR erano stati distrutti in incidenti (27).

Il 23 febbraio, terminata la battaglia dell'Alfambra, il generale Kindelàn, comandante dell'Ejército del Aire, indirizzava alle tre aviazioni il seguente ordine del giorno:

“L'Aviazione Legionaria, magnifica per efficacia bravura e precisione, la Legione Condor, potente unità di gran rendimento e di infaticabile tenacia e la Brigada Hispana con i gruppi di collaborazione, che non è stata inferiore alle due aviazioni sopradette, possono avere la sicurezza che il loro sforzo <... > è stato utile e fecondo. Il 75% della vittoria è dovuto alle forze aeree. Teruel (...) non sarebbe stata persa senza la sfavorevole situazione meteorologica dei primi giorni di gennaio”.

Dal 10 dicembre 1937 al 21 febbraio 1938, 65 aerei dell'aviazione repubblicana erano stati abbattuti in combattimento. Dieci vittorie spettavano ai CR.32 spagnoli, dieci ai Messerschmitt tedeschi, due agli S.79 italiani e quarantatre ai CR.32 legionari: quelli definiti da Franco “il nerbo della nostra caccia”.

26) Gli aerei dei sottotenenti Walter Franchini e Pasquale Calcagno erano venuti a collisione a circa 1000 metri d'altezza. Mentre il sottotenente Calcagno si lanciava col paracadute, il sottotenente Franchini rimaneva imprigionato nell'abitacolo, forse perché ferito dall'urto. A 50 metri, Franchini era proiettato fuori dall'apparecchio, ma il paracadute non si apriva totalmente causandone la morte (MAE Spagna Fdg B. 97, Tel. BASA 0460 del 16/2/38).

27) J. Salas Larrazabal op. cit. pag. 222.

Appena caduta Teruel, il generale Berti aveva suggerito a Franco di proseguire l'azione nel medesimo settore ed avanzare, senza alcun indugio, sino alle coste mediterranee, offrendo per l'impresa l'aiuto dei legionari del C.T.V.. Franco era stato d'accordo, fissando l'inizio della nuova offensiva per la prima decade di marzo (1).

A fine febbraio, l'Esercito Popolare aveva colmato i vuoti della battaglia di Teruel, con la chiamata alle armi dei riservisti delle classi 1929 e delle reclute del 1940 (3). Metteva in campo circa 600 pezzi d'artiglieria, meno di quelli nazionalisti, ma più moderni e di buona efficienza; specialmente i 155 mm francesi ed i 76 mm russi.

2) Il 19 marzo 1938 la forza della truppa combattente del C.T.V. era la seguente:

La forza degli eserciti repubblicani è presa da R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 1716.

294

alle basi aeree e diciotto si erano fracassati per incidenti (4). Falcidie sensibile, che, unita alle ridotte importazioni dalla Russia, aveva portato allo scioglimento, a fine di febbraio, delle squadriglie "Mosca" 3^a e 6^a. Solo le squadriglie 2^a e 5^a "Mosca" avevano potuto essere riequipaggiate con venticinque nuovi Polikarpov I-16 tipo 10, armati con quattro mitragliatrici, entrati in Spagna nel marzo (5).

Gli aerei di rimpiazzo per le squadriglie di "Chato" erano usciti dalle linee di montaggio allestite da tecnici russi nelle officine aeronautiche di Reus e Sabadell. Le consegne dei Polikarpov I-15 di costruzione spagnola erano iniziate nel novembre 1937. I primi 46 "Chato" prodotti erano entrati in combattimento con piloti spagnoli nella battaglia di Teruel, mentre la produzione di Reus e Sabadell aveva raggiunto le dieci unità mensili (6).

Nonostante le difficoltà, l'aviazione governativa era ritornata ad essere una forza poderosa, con 150 velivoli da caccia in carico alle sette squadriglie "Mosca" ed alle sei "Chato", con un gruppo da bombardamento su quattro squadriglie di "Katiuska" e con tre gruppi d'assalto di "Natacha", più alcune squadriglie da bombardamento leggero dotate di Aero 101 e di aerei francesi, per un totale - fra caccia e bombardieri - di 350 velivoli (7).

Dalla frontiera francese, ufficialmente riaperta il 17 marzo dal nuovo governo del socialista León Blum, vecchio amico della Repubblica, era immediatamente entrata in Cataluña una grande quantità di aerei russi ed un consistente contingente di velivoli americani.

A tutto il mese di giugno del 1938, l'URSS consegnò all'aviazione repubblicana, oltre ai già menzionati 25 "Mosca" tipo 10, pure 83 "Chato", 15 "Katiuska" e 12 "Natacha". Tra la fine di marzo ed i primi di aprile transitarono dal confine franco spagnolo 34 aerei Grumman G-23 acquistati in Canada e 7 Vultee V-1 importati direttamente dall'America. Ambedue le spedizioni d'oltre oceano erano state sbarcate a Le Havre, indirizzate ad acquirenti di comodo. I Grumman erano robustissimi biplani da attacco, a carrello retrattile, armati con due mitragliatrici in caccia ed una posteriore, capaci di portare due bombe da 50 chilogrammi.

Nel medesimo lasso di tempo, gli italiani avevano inviato in Spagna e nelle Baleari centoquarantacinque velivoli, fra i quali altri 15 nuovi CR.32 per i reparti gli spagnoli.

Intanto i tedeschi avevano provveduto a rimpiazzare i vecchi Heinkel He 51 della squadriglia 3/J88 ed a ripianare le perdite delle altre due squadriglie di Bf.109 B, con ventiquattro Messerschmitt dell'ultimo modello Bf.109 C1, metà arrivati in gennaio ed il resto in luglio. I nuovi Bf.109 C1 montavano quattro mitragliatrici 7,9 mm - due in fusoliera e due nelle ali e l'avanzatissimo motore Jumo 210-Ga ad iniezione diretta, che permetteva ai cacciatori germanici di toccare a quote irraggiungibili per ogni altro velivolo. Neppure i Super "Mosca" Tipo 10 erano in grado di salire tanto, sicché i caccia della Condor, potevano imporre il combattimento da alta quota, scegliendo le condizioni più favorevoli. Ai reparti d'assalto spagnoli furono consegnati 15 vecchi Heinkel He 51.

Nuovi reparti dell'Aviazione Legionaria furono costituiti ed altri in gran parte rinnovati con il personale ed i velivoli affluiti dall'Italia.

Con le squadriglie 230^a e 231^a, dei veloci bombardieri Fiat BR.20 "Cicogne", agli ordini dei capitani Lamberto Fruttini e Felice Baldeschi, e con la 65^a dei Breda Ba.65 del capitano Fanali, fu costituito il XXXV Gruppo Misto al comando del tenente colonnello Enrico Cigerza. Il capitano Armando Francois, promosso maggiore, assunse il comando del XVI Gruppo **Cucaracha** ed il maggiore Ciro Aiello sostituì per brevissimo tempo l'impareggiabile Zotti alla testa del XXIII **Asso di Bastoni**. Anche il VI Gruppo **Gamba di ferro** cambiò comandante. Il maggiore Eugenio Leotta passò le consegne al maggiore Mario Rossi.

La guerra civile aveva messo in luce l'importanza dell'appoggio aereo tattico a bassa quota, ma a causa della insufficiente produzione di Breda 65, l'A.L. mise in campo i Fiat CR.32 costituendo la Squadriglia Autonoma **Frecce** al comando del capitano Vosilla.

4) Secondo A. Garcia Lacalle (op. cit. pagg. 335 - 341), fra il dicembre 1937 ed il febbraio 1938, la 11^a Escuadra de Caza repubblicana aveva perduto 42 velivoli di cui: 19 in combattimento, 5 per bombardamento o mitragliamento al suolo, e 18 per incidenti. Altri 45 erano stati colpiti in combattimento od a terra (A. Garcia Lacalle, op. cit. pagg. 335 - 341). Tuttavia Lacalle non chiarisce se le perdite per incidenti comprendono i caccia costretti ad atterraggi forzati causa i danni da combattimento. Se, come probabile, sono comprese anche queste perdite, la cifra totale si avvicina agli abbattimenti reclamati dalle tre aviazioni nazionaliste.

5) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 217.

6) Nel corso della guerra, dalle fabbriche aeronautiche repubblicane uscirono complessivamente circa 250 Chato, quattro Mosca tipo 10 più altri due da addestramento a doppio comando Polikarpov I-16 UTI (J. Salas Larrazabal, "Intervencion extranjera....", pag. 427).

Secondo A. Garcia Lacalle, in Spagna furono prodotti 287 Chato e 3 Super Mosca (I-16 Tipo 10). La produzione dei Chato, inizialmente di un velivolo al giorno, toccò le due unità alla fine del 1937 (A. Garcia Lacalle, op. cit. pag. 323).

7) R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 1722.



Aragona, primavera 1938. Messerschmitt Bf 109-C e Bf 109-D (rispettivamente colorazioni verde e grigia). I Bf 109 dimostrarono un'assoluta superiorità tecnica sopra i Polikarpov I-16 tipo 10, tuttavia subirono sensibili perdite. (Collezione Ferdinando Pedriali)

I CR.32 delle **Frecce** anticipavano le tecniche d'impiego messe in pratica nella II Guerra Mondiale, in quanto essi erano veri e propri caccia bombardieri, in grado di svolgere il doppio ruolo di assaltatori e di caccia, capaci di difendersi autonomamente dai caccia nemici.

Durante le grandi battaglie della "marcia al mare" e del Levante, ovvero fra il marzo ed il luglio 1938, l'A.L. fu in grado di lanciare in combattimento una media giornaliera di 170 velivoli. Altri trenta bombardieri dell'Aviazione Legionaria delle Baleari, agivano quotidianamente nel Levante e nella Cataluña, attaccando, porti e industrie, e martellando le ferrovie, i ponti ed i centri di rifornimento nelle immediate retrovie dell'esercito repubblicano.

II C.T.V.

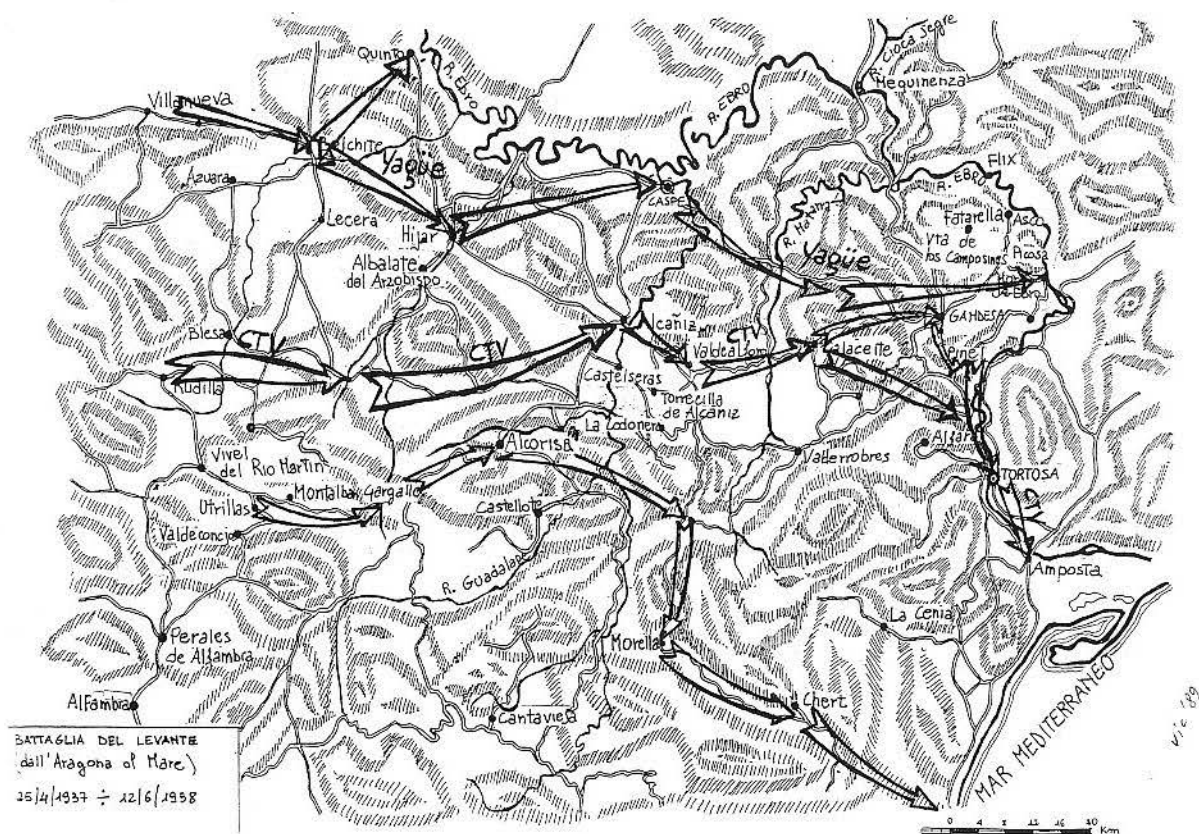
Dopo la battaglia di Santander, mentre i gruppi d'artiglieria del Corpo Truppe Volontarie avevano potentemente appoggiato le truppe nazionaliste impegnate a Teruel e sull'Alfambra, le truppe legionarie erano rimaste lontane dal combattimento. All'entusiasmo per la vittoria di Santander, era seguita una inattività che aveva appannato il morale della truppa.

Molti legionari erano in Spagna da più di un anno (8). Il desiderio del rimpatrio si era fatto acuto, specie fra gli ufficiali inferiori.

A metà dicembre, l'annullamento all'ultimo minuto dell'offensiva su Madrid aveva depresso gli spiriti del C.T.V., pronto a scattare per quella che sembrava l'azione conclusiva. Gli alti comandi del C.T.V. percepivano gli umori dei legionari. Un rapporto a Roma poneva l'interrogativo: "Sapranno essi riprendersi nell'entusiasmo del momento e vincere ancora come a Santander?" (9).

8) Rapporto in data 27/10/1937 del generale Biondi Morra al capo dell'Ufficio Spagna, MAE Spagna Fdg. B.84

9) Rapporto "Situazione militare" 4/12/37, non firmato, MAE Spagna Fdg. B.84.



Battaglia del Levante, aprile giugno 1938

L'infaticabile Muti - che alternava il rischio delle azioni con gli S.79 del XXIX Gruppo, alle fatiche della penna - il 9 gennaio, informò l'amico Ciano: "la maggiore parte delle truppe è stanchissima (....) e viene tenuta su dai comandanti con la promessa che dopo queste operazioni i piroscafi li attendono a Cádiz e a Màlaga per il rimpatrio". Rimarcò inoltre, che "era deplorabile affidare l'onore dei legionari italiani (....) agli errori ed alla mancanza di iniziativa del comando spagnolo (....). Se a noi interessa veramente la questione spagnola, credo occorra rinforzare i nostri reparti sia aerei che terrestri.... Oppure ritirare con metodo, lasciando il materiale e (...) il buon ricordo " (10).

A dare una scossa al morale dei legionari provvide lo stesso nemico. Ai primi di marzo tutta la Spagna repubblicana si era preparata a celebrare l'anniversario di Guadalajara. A Parigi, patria del "fuoriuscitismo" italiano, era stata organizzata una bene pubblicizzata commemorazione. Lister tuonava: "... Non passarono a Madrid né a Guadalajara; non passeranno in Aragona..... La canaglia invaditrice non calpesterà un palmo di più di terreno spagnolo!" Quanto bastava per ricaricare a dovere i combattenti del C.T.V. Il tenente Renzo Lodoli, comandante un plotone d'arditi della **Littorio**, pronto all'assalto con i suoi uomini, rimuginava fra sé: "Lister, vecchia conoscenza, ti conceremo noi per l'anniversario" (11).

Il seme della vittoria

Alle 5,30 del 9 marzo, le artiglierie tuonarono da Belchite a Teruel, su un fronte di 130 chilometri. A Nord, attaccò il Corpo d'Esercito Marocchino agli ordini di Yagüe. Al centro il C.T.V. - divisioni **Frecce**, **XXIII Marzo** e **Littorio** - ruppe il fronte fra Rudilla e Anadòn in direzione di Alcañiz. A Sud il generale Aranda lanciò all'assalto il Corpo Galiziano per forzare il passaggio sulla strada per Montalbán.

10) Lettera di Ettore Muti a Galeazzo Ciano, in data 9/1/1938. MAE Spagna, Fdg. B.84.

11) R. Lodoli, op. cit. pag. 191.

A sera il Corpo Marocchino ed il C.T.V. avevano affondato la spada per 10 chilometri entro le linee repubblicane. Il secondo giorno, combattendo come furie, le **Frecce Nere** entravano a Bleisa, 14 chilometri ancora più avanti.

L'11, con una conversione sul fianco sinistro, il C.T.V. attaccava le brigate internazionali XI, XII e XV, battendole ad Albalet del Arzobispo e liberando il fianco di Yagüe dalla minaccia di un contrattacco. Nella breccia si lanciava la divisione di cavalleria del leggendario generale Monasterio, stabilendo il contatto fra Yagüe, arrivato ad Hajar, ed il C.T.V..

Sul fronte del Corpo Marocchino e del C.T.V., i repubblicani erano in rotta. Il morale delle truppe repubblicane aveva improvvisamente ceduto (12). Il massacro di Teruel aveva creato nelle loro file vuoti enormi, frettolosamente colmati da coscritti affrettatamente istruiti e politicamente infidi, sui quali facevano presa gli slogan dei manifestini lanciati dagli aerei nazionalisti: "Solamente in Teruel, i vostri dirigenti hanno inutilmente sacrificato più di 40.000 uomini all'inumano interesse di attribuirsi un piccolo successo (...) con loro miseria, fame e schiavitù, con Franco pane lavoro, giustizia.. "(13).

Tuttavia i reparti dell'Esercito del Levante, meno toccati dalle sanguinose perdite di Teruel e dell'Alfambra, avevano tenuto bloccando la 1ª Divisione di Navarra del Corpo di Galizia, alla destra del C.T.V.. Ma nella mattina del 14 marzo, una bruciante corsa in avanti delle colonne motorizzate legionarie, precedute dai piccoli ed insidiosi carri lanciafiamme Ansaldo, raggiungeva Alcañiz, 80 chilometri dalla base di partenza, mettendo in crisi tutto lo schieramento repubblicano. In Alcañiz, base della 35ª Divisione Internazionale e della 17ª Divisione anarchica, venivano catturati 1500 uomini e tutti i depositi di munizioni, viveri ed equipaggiamento delle due divisioni.

Il C.T.V., raggiunta come una furia la linea del Guadalopec, ad Est di Alcañiz, era qui obbligato a sostare in attesa delle truppe di Aranda e di Yagüe.

Nei medesimi giorni la Francia riapriva ufficialmente la frontiera dei Pirenei al transito di uomini e mezzi. La notizia, giunta a Roma nel momento in cui la rapidissima avanzata faceva sperare un crollo a breve scadenza della Repubblica Spagnola, provocò l'immediata reazione di Mussolini, che ordinò di bombardare Barcelona con l'Aviazione delle Baleari (14).

Il 19, quando il C.T.V. riprese gli attacchi sul Rio Guadalopec, il comando repubblicano aveva avuto il tempo di contrapporgli le sue migliori divisioni: l'11ª di Lister e la 46ª del Campesino, le vecchie nemiche di Guadalajara.

L'azione del C.T.V. mirava appunto ad attirare a Sud le riserve repubblicane, mentre i nazionalisti si preparavano ad attaccare a Nord dell'Ebro. Sebbene la resistenza fosse durissima, in due giorni di aspri e sanguinosi combattimenti, il C.T.V. apriva una breccia nelle linee a Codonera e si portava al bivio di Valdeargorta, sulla strada di Gandesa.

Il 22 aveva inizio l'offensiva a Nord dell'Ebro con superiorità numerica di tre ad uno a favore dei nazionalisti, in quanto gran parte delle truppe repubblicane era stata richiamata per tamponare la gigantesca falla, aperta a Sud dell'Ebro dall'avanzata del C.T.V. e del Corpo Marocchino. L'attacco, nazionalista sfondava il fronte a Nord ed a Sud di Huesca. Il 25, Lèrida era occupata.

Il C.T.V., affiancato dalla 1ª Divisione di Navarra, marciava su Calaceite preceduto dai violentissimi mitragliamenti e spezzonamenti delle squadriglie d'assalto dell'A.L..

Il 26, i CR.32 della squadriglia **Frecce** facevano fallire un pericoloso contrattacco di Lister, falciando le sue truppe sul monte Mirablanca e costringendole ad abbandonarne la cima, posizione dominante le strade di Gandesa e Morella.

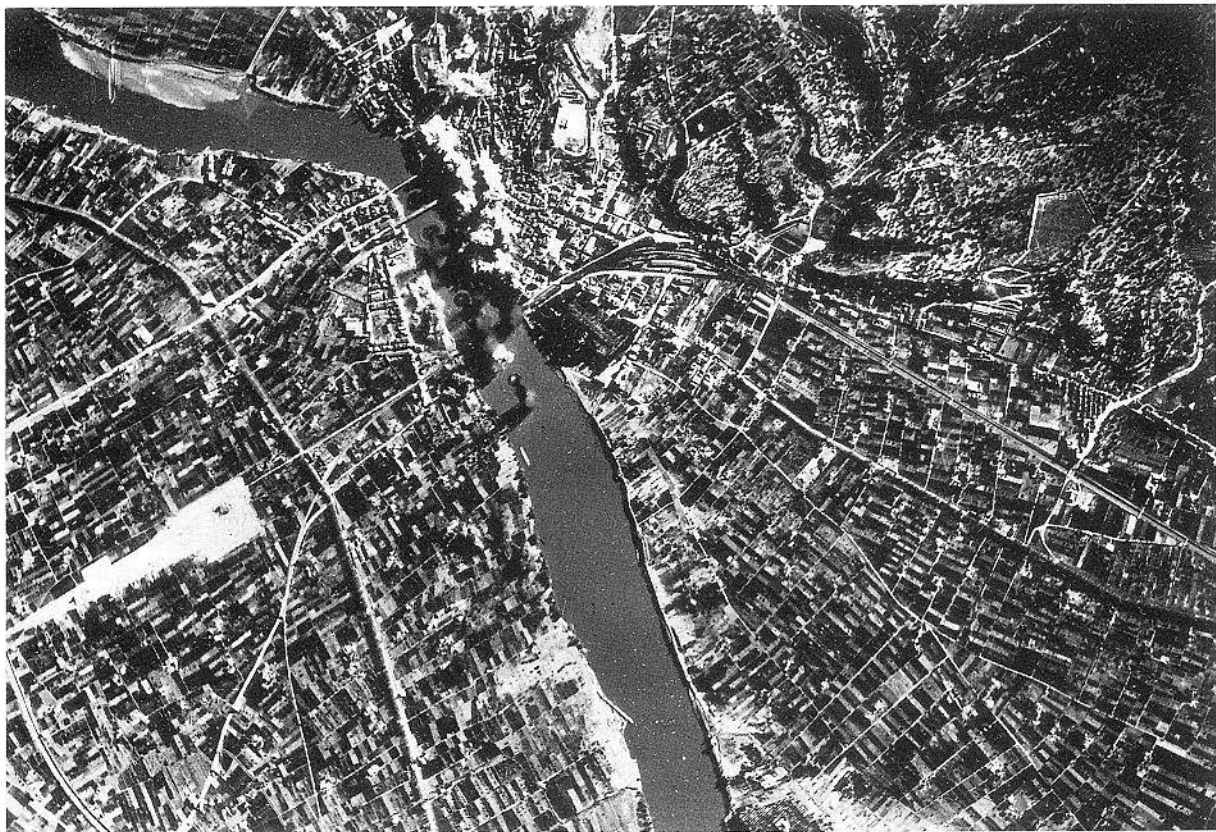
Il 31, le truppe legionarie attaccavano Calaceite. La città, chiave della strada per Gandesa, era difesa da due brigate repubblicane: una spagnola e la XV Internazionale, formata dai battaglioni **Spanish** (latino americano), **Lincoln** (americano) e **British** (inglese). La XV, da poco riorganizzata ed a pieni effettivi, veniva fatta a pezzi dalla **Littorio**. Appoggiati dai carri leggeri Ansaldo, i reparti d'assalto della divisione legionaria penetravano d'impeto nelle posizioni del **British** e lo annientavano in due minuti di un feroce corpo a corpo, a colpi di bombe a mano e di baionetta. I britannici lasciavano sul campo cento morti, cinquanta feriti ed un centinaio di prigionieri. "Calaceite - scrisse il loro connazionale Cecil Eby - cagionò la più umiliante sconfitta, che avessero mai sofferto truppe inglesi per mano di italiani (15).

12) A. Castells, op. cit. pag. 313.

13) Manifestini nazionalisti nell'archivio dell'autore.

14) G. Ciano Diario 1937-1943, pagg. 113-115.

15) A. Castells, op. cit. pag. 322.



Tortosa, 12 marzo 1938. Ponti stradale e ferroviario, alle spalle dello schieramento repubblicano, centrati con precisione dai bombardieri italiani.
(Aeronautica Militare Ufficio Storico)

Presa Calaceite, la **Littorio** entrava in Gandesa, poi superava di slancio, ma a prezzo di terribili perdite, la stretta di Monterey e premeva su Tortosa, accanitamente difesa dalle ultime riserve repubblicane. Nel frattempo il generale Aranda puntava verso Viñaroz sulla costa mediterranea.

Le tre aviazioni alleate portavano sul vasto campo di battaglia il peso della loro superiorità aerea. Posizioni di resistenza, concentramenti di riserve, centri logistici, posti di comando, colonne di mezzi motorizzati e truppe appiedate venivano incessantemente bombardati e mitragliati. Strade, ponti, ferrovie erano sconvolti da bombardieri pesanti. Le immediate retrovie erano continuamente sotto l'attacco dalle "cadenas" spagnole, e dalle squadriglie d'assalto italiane e tedesche, con effetti esiziali per il morale e la resistenza delle truppe repubblicane.

Il 15 le truppe di Aranda raggiungevano il mare a Viñaroz tagliando in due la Spagna repubblicana.

Nella notte del 17, una colonna motorizzata del C.T.V., con una marcia di 200 chilometri, aggirava Tortosa da Sud. Nella mattina del 18, Tortosa era contemporaneamente attaccata, ad Ovest dal Gruppo Valiño, ed a Sud dal gruppo celere del C.T.V.

Per l'intera giornata, Tortosa era accanitamente disputata dall'11^a Divisione, mentre l'aviazione d'assalto legionaria ne martellava le retrovie sull'altra sponda dell'Ebro.

Alle 19,30, con il favore delle incipienti tenebre, il coriaceo Lister abbandonava Tortosa, mentre alle sue spalle i genieri dell'11^a facevano saltare i ponti sull'Ebro.

All'indomani, circa 230 chilometri a Nord di Tortosa, la colonna di Solchaga occupava la valle di Aràn, costringendo le truppe repubblicane a sconfinare in Francia. La battaglia d'Aragona si concludeva con la conquista di tutto il territorio alla destra dell'Ebro.

Il Corpo Truppe Volontarie aveva combattuto con rabbia e slancio sorprendenti. A testimonianza della orgogliosa determinazione delle truppe legionarie italiane stavano le loro cruenti perdite: 717 caduti, 2512 feriti, 12 dispersi ed appena 4 prigionieri. In totale 3245 uomini: il dieci per cento della forza combattente (16).

I legionari avevano battuto i migliori reparti d'élite dell'esercito repubblicano: la 35^a Divisione Internazionale, la XV Brigata Internazionale, l'11^a Lister, la 46^a Campesino: tutti i vecchi nemici di Guadalajara.

16) MAE, Spagna, Fdg. B.11.



Il 7 marzo 1938, gli S.79 fecero a pezzi i ponti di Caspe, vitali per lo spostamento delle riserve repubblicane nella battaglia d'Aragona.
(Aeronautica Militare Fototeca)

L'Aviazione nella battaglia d'Aragona

La preparazione aerea della battaglia d'Aragona era iniziata il 1º marzo, con una massiccia serie di voli di ricognizione effettuati dagli Heinkel 70 spagnoli, dai Dornier 17 tedeschi e dagli S.79 italiani. Gli **Sparvieri** del XXIX Gruppo avevano fotografato l'ampia zona fra Huesca e Teruel. Il generale Bernasconi ed il generale Bergonzoli, comandante della Littorio, da bordo di un S.79, avevano osservato dall'alto le ondulate colline ed i quieti altopiani, risplendenti dei colori dell'incipiente primavera. Pochi giorni dopo, il magnifico paesaggio sarebbe stato turbato dai fragori della più travolgente e decisiva battaglia della guerra.

Il 3 marzo, Alcañiz, base delle più forti divisioni repubblicane del settore centrale, la 35ª Internazionale e la 17ª anarchica, aveva ricevuto le attenzioni degli S.79 del XXIX Gruppo Bombardamento Veloce.

Il giorno dopo, il XXIX aveva sconvolto il grande campo d'aviazione di Sariñena.

Nella mattina del 7 marzo, tredici S.79 avevano fatto a pezzi i ponti stradale e ferroviario di Caspe, nodi vitali per i rifornimenti e lo spostamento delle riserve repubblicane.

Due Rata ed altrettanti "Chato" si erano fatti sotto agli S.79, ma il fuoco incrociato delle mitragliatrici della formazione aveva incendiato un "Chato", convincendo gli altri ad interrompere l'azione.

A sera, Caspe riceveva una nuova visita degli S.79, questa volta diretta al locale aeroporto. Mentre gli equipaggi del XXIX Gruppo osservavano con professionale compiacimento la perfezione dei lanci sul campo, in altri la loro abilità suscitava differenti sensazioni.

17) La ricostruzione del bombardamento sul campo di Caspe, nel pomeriggio del 7 marzo 1938, si basa su: Diario di guerra del generale Gino Poggi; F. Tarazona, "Yo fui piloto de caza rojo" Editorial San Martin, Madrid 1974, pag. 112 e segg.; "Diario attività giornaliera Aviazione Legionaria del Continente" (MDA OMS, Cart 64/B).

Quattromila metri più in basso, sul campo di Caspe, i giovani piloti spagnoli della 3^a squadriglia "Mosca" - appena rientrata alla base - sorpresi dallo scoppio delle prime bombe, erano immediatamente accorsi agli aerei ancora sulla pista. Decollarono fra le esplosioni delle bombe. Una sventagliata di schegge uccise un meccanico. Due "Chato" furono colpiti durante la corsa di decollo e, rimasti senza guida, cappottarono. Cinque "Rata" e due "Chato", decollati alla disperata, salirono alla quota dei bombardieri. Ma inspiegabilmente, si allontanarono con una brusca virata, senza attaccare.

Il 9 marzo, primo giorno dell'offensiva, le tre aviazioni nazionaliste avevano attaccato in massa. Circa 150 bombardieri avevano preparato il terreno alle fanterie, martellando le linee repubblicane con oltre 210 tonnellate di bombe d'ogni calibro. Secondo i piani operativi, la Condor, l'Aviazione Legionaria e la Brigada Aerea Hispana appoggiavano rispettivamente il Corpo Marocchino di Yagüe, il C.T.V. ed il Corpo Galiziano di Aranda.

I bombardieri legionari avevano demolito con bombe da 100 e da 50 Kg. i principali apprestamenti difensivi posti a sbarramento della strada di Muniesa, principale direttrice di attacco della divisione **Frecce**. Di caccia repubblicani, nemmeno l'ombra. A sera gli aviatori legionari apprendevano con particolare soddisfazione che, pure per merito del loro bombardamento, i legionari erano avanzati di 10 chilometri.

All'indomani gli aerei d'assalto dell'A.L., scatenati in mitragliamenti e spezzonamenti a volo radente, spazzarono la strada di Muniesa davanti all'avanguardia della Divisione **Frecce**. Una colonna motorizzata repubblicana veniva distrutta da dieci CR.32 tra Oliete e Campo Muniesa, mentre su reparti di truppa in movimento ad Alacon arrivarono, con effetti devastanti, i Breda 65 ed i Ro.37.

L'aviazione repubblicana replicò con un attacco di venticinque "Rata" e "Chato" contro le avanguardie delle **Frecce Nere**, ma l'incursione falliva per l'intervento dell'**Asso di Bastoni**. Gli aerei di Zotti abbatterono quattro "Chato", però le mitragliatrici di un "Chato" mettevano fuori combattimento il CR del sottotenente Giuseppe Zuffi, costringendolo a cercare un atterraggio in zona nemica. Catturato da un plotone repubblicano, Zuffi convinceva 23 demoralizzati soldati "rossi" e due ufficiali, a consegnarsi prigionieri alle punte avanzate delle **Frecce Nere**.

Nei giorni 11, 12 e 13, i bombardieri legionari non lasciarono tregua al nemico in rotta, attaccando ogni reparto ed ogni apprestamento difensivo di una certa consistenza, appena veniva individuato dalla ricognizione. Di giorno, le strade erano battute dal fuoco degli aerei dell'assalto, fra i quali si distinguevano per l'efficacia distruttiva i Breda 65 del capitano Fanali. Di notte, isolati S.81 insidiavano i movimenti avversari, con micidiali spezzonamenti sulle colonne motorizzate. Presto gli autieri repubblicani dovettero imparare a guidare al buio, a fari spenti, per non attirare le letali grandinate dei grossi **Pipistrelli** del 21^o Stormo. Dagli S.81 in azione notturna si identificavano perfettamente linee nemiche. Da parte nazionale, tutto o quasi era acceso: paesi, accampamenti, fari delle automobili; da parte repubblicana oscurità completa e fari offuscati (18).

L'11, gli internazionali delle brigate XI, XII e XV, in ritirata dal settore di Belchite, venivano sloggiati da Albalade del Arzobispo dopo la durissima passata di quattordici S.79.

Nei primi giorni dell'offensiva i piloti del bombardamento legionario erano usciti in missione due, tre volte nella stessa giornata; senza tregua dall'alba al tramonto, con effetti disastrosi per i repubblicani: strade distrutte, carri armati ed autocarri in fiamme, reparti sbandati.

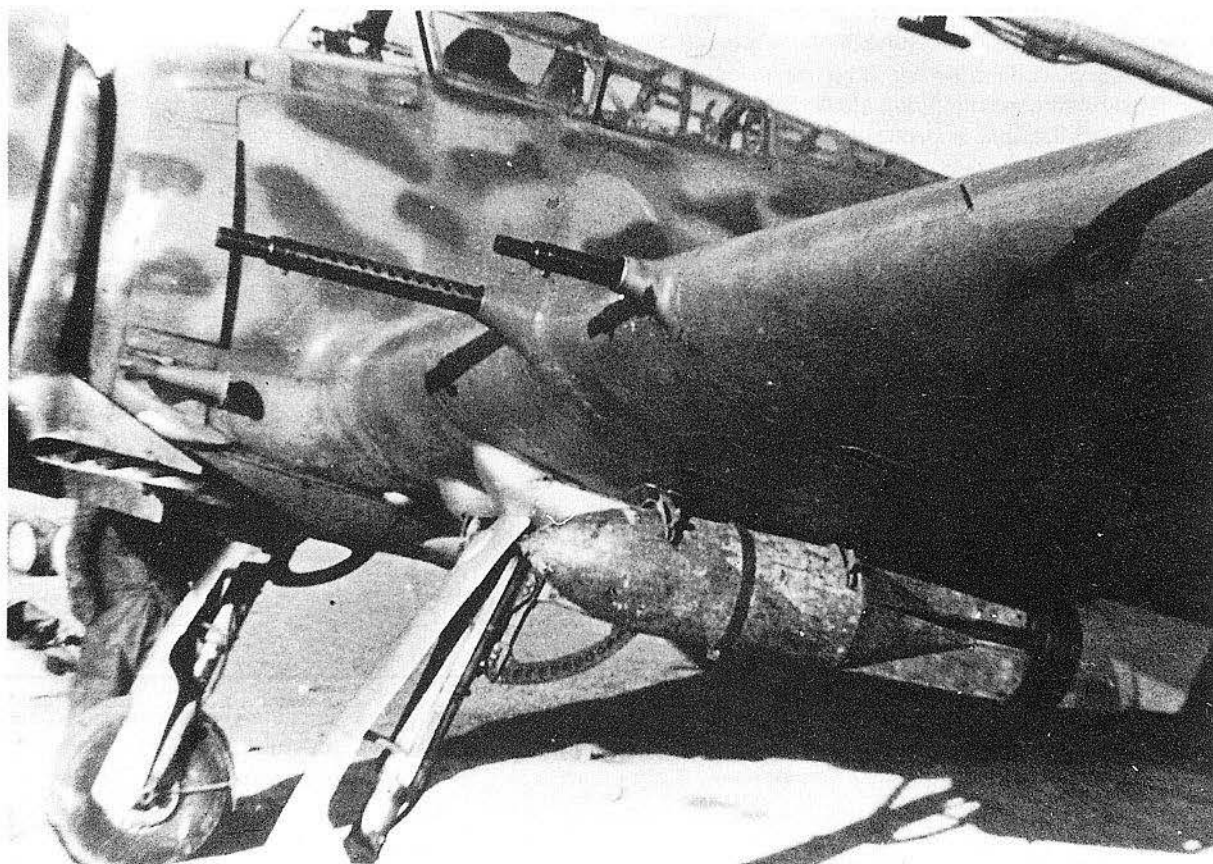
Il comando della caccia repubblicana, con i reparti ancora non completamente riorganizzati dopo i vuoti aperti dalle battaglie di Teruel e dell'Alfambra, rispose agli attacchi con una nuova intelligente tattica. Constatata l'impossibilità di coprire l'intero arco dell'enorme fronte con i caccia disponibili, li raggruppò in grosse formazioni "alla russa", di 50-60 velivoli, da lanciare un giorno in un settore, un giorno in un altro.

Il 12, nel settore Sud, venti "Chato" combatterono contro diciotto Fiat spagnoli del 2-G-3, perdendo due velivoli. All'indomani, nel settore del Corpo Marocchino, "Rata" e "Chato" si azzuffarono con i Messerschmitt, senza riportare perdite, sebbene i tedeschi reclamassero l'abbattimento di due "Chato".

Il 14, la caccia repubblicana, spostatasi nel settore del C.T.V., conseguì un discreto successo a spese dei Fiat CR.32 legionari. Intorno alle ore 9, ad Est di Alcañiz, venti "Chato" e ventotto "Rata" sorprendevasi ventiquattro Fiat del XXIII Gruppo guidati dal maggiore Aiello, mentre mitragliavano a bassa quota una colonna di truppe repubblicane. Aiello, alla sua prima esperienza di combattimento, non aveva lasciato alcuna pattuglia di protezione ad alta quota. I repubblicani avevano attaccato in picchiata abbattendo quattro CR.32, fra i quali quello del maggiore Aiello, che cadeva in territorio repubblicano.

In giornata, lo sperimentato Zotti riprendeva immediatamente il comando del XXIII. Ventiquattro ore dopo, il

18) Lettere del colonnello pilota Alberto Del Lupo al Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, periodo marzo-giugno 1938 (Copia gentilmente messa a disposizione dell'A. dal dott. Giordano Bruno Guerri) in seguito citata come "Corrispondenza A. Del Lupo".



Nella primavera del 1938, in Aragona, le colonne motorizzate repubblicane saggiarono la devastante potenza dell'armamento dei Breda Ba 65 della 65^a Sq. Nell'immagine : le mitragliatrici da 12,7 mm e 7,7 mm, e le bombe da 100 Kg di un Ba 65-K14 pronto per una missione; non visibili le quattro spezzoniere in fusoliera.
(foto Duilio Fanali)

XXIII, guidato da Zotti, pareggiava i conti (19).

Alle ore 17 del 15 marzo, l'Asso di Bastoni attaccava sopra Alcañiz dodici Tupolev SB-2 seguiti da venti "Chato" e protetti ad alta quota da quindici "Rata".

Precipitavano due "Chato" e due "Rata". I bombardieri invertivano la rotta rinunciando al bombardamento di Alcañiz, ma uno cadeva nei pressi di Castelseras. Il XXIII perdeva il CR.32 del sottotenente Franco Lucchini, salvo col paracadute e fortunatamente rientrato dal territorio repubblicano nonostante le ferite riportate nel lancio (20). All'indomani, pure il maggiore Aiello si sottraeva alla cattura, dopo due giorni di permanenza in territorio repubblicano.

Nei giorni seguenti, l'A.L. e l'Aviazione delle Baleari sottoponevano ad un costante martellamento tutta la zona compresa fra il fronte ed il mare. Il traffico sulle strade e ferrovie fra la Cataluña ed il Levante era praticamente interrotto dalla distruzione dei ponti di Amposta e Villareal e dal bombardamento delle stazioni di Tortosa, Castellon de la Plana, Sagunto e Benicasin.

19) Nel combattimento della mattina, oltre al maggiore Aiello, furono abbattuti il sottotenente Luigi Armanino - rientrato in reparto un giorno dopo - i sottotenenti Mario Montefusco (Minervi) e Alberto Brondi (Buona) invece catturati. Montefusco, ferito, veniva curato presso l'ospedale di Vallarca. La ricostruzione dei due combattimenti del 14/3/38 si basa sui Telegrammi BASA del 14/3/38 (MAE Spagna, Fdg. B. 118), sul "Diario de la 11^a Escuadra de Caza, Dia 14 de marzo 1938" (riportato in A. Garcia Lacalle, op. cit. pag. 352) e su F. Tarazona op. cit. pag. 112.

20) Franco Lucchini, sarà abbattuto nuovamente in luglio, durante la battaglia dell'Ebro. Catturato e minacciato di fucilazione da elementi della brigata Garibaldi, rientrerà in Italia alla fine della guerra civile e combatterà nella Seconda Guerra Mondiale affermandosi come uno dei maggiori assi della Regia Aeronautica. Morirà in combattimento il 4 luglio 1943 nel cielo di Catania, alla vigilia dello sbarco alleato in Sicilia, meritandosi la Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria. (n. d. a.)

Alle ore 21 del 16 marzo, l'Aviazione delle Baleari interrompeva l'offensiva contro il sistema di comunicazioni repubblicano, iniziando una serie di attacchi al centro urbano di Barcelona, protrattisi, senza pause, sino alla sera del 18.

Ad eccezione del tentativo di alcuni "Rata" di intercettare gli S.79 durante le azioni su Barcelona, per alcuni giorni, l'attività della caccia repubblicana era stata quasi nulla. Nel frattempo, tuttavia, i suoi stremati reparti si stavano ricostituendo con nuovi velivoli russi ed americani, importati a ritmo serrato attraverso la frontiera francese.

L'aviazione d'assalto legionaria

Il 19 marzo, mentre il C.T.V. riprendeva l'avanzata su Gandesa, l'Aviazione Legionaria era pesantemente intervenuta sulle strade percorse dalle colonne dell'11ª Divisione Lister e della 46ª Campesino, in fase di ripiegamento oltre l'Ebro.

Privi di protezione aerea, i reparti repubblicani in marcia erano stati oggetto dei micidiali attacchi a volo radente dei reparti d'assalto e dei gruppi caccia. Ma a volte i Fiat delle **Frecce** operavano contemporaneamente come caccia ed assaltatori. Otto CR.32 del capitano Vosilla, in missione di assalto, avevano attaccato una dozzina di "Rata" e circa quindici "Chato" intenti a mitragliare la **Littorio**. Uno dei "Chato" era andato ad infrangersi al suolo e gli altri si erano dispersi. I CR delle **Frecce** avevano combattuto con le spezzoniere cariche, pertanto, fuggiti i caccia nemici, avevano effettuato la missione di spezzonamento e mitragliamento delle truppe repubblicane.

Nella giornata del 19, l'Aviazione Legionaria aveva scaricato sul nemico quasi 40 tonnellate di bombe e 17.000 colpi di mitragliatrice. All'indomani le bombe lanciate raggiungevano la quantità record di 60 tonnellate, mentre truppe ed autocolonne avversarie erano fatte segno da centinaia di spezzoni e da 13.000 colpi di mitragliatrice.

La caccia nemica appariva di rado sul campo di battaglia, però la difesa contraerea repubblicana era di giorno in giorno sempre più potente e pericolosa. Fra marzo ed aprile gli antiaerei repubblicani avevano abbattuto due CR delle **Frecce**, un Ro.37 del XXII GRUPPO O. A., due S.79 del XXIX su Fresneda, il 28, ed un Breda Ba.65, il 30, sulla strada di Val de Torno.

Molti Ba.65, Ro.37 e CR.32 rientravano pesantemente colpiti dalle azioni a bassa quota, dove i pezzi Oerlikon da 20 mm. rivelavano una micidiale efficacia. Anche a 4.000 metri di quota, il fuoco delle batterie contraeree era divenuto un serio ostacolo allo svolgimento delle missioni. Il numero e la precisione delle batterie avevano fatto sostanziosi progressi grazie ai nuovi pezzi russi ed alle centrali di tiro francesi.

In prossimità degli obiettivi, i bombardieri dovevano attraversare un profondo muro di esplosioni, quasi un esatto parallelepipedo delimitato nel cielo dalle nuvolette grigio chiare delle granate. Nella fase di avvicinamento all'obiettivo, a differenza dei caccia e degli aerei d'assalto, i bombardieri non potevano effettuare manovre evasive per rendere più difficile la mira agli artiglieri avversari.

Quota e direzione dovevano essere rigorosamente mantenute per l'intera corsa di lancio per non introdurre fattori d'errore nel puntamento. Dal momento in cui il bersaglio era inquadrato, sino all'istante dello sgancio delle bombe, la guida del velivolo era affidata al puntatore, attento a correggere ogni minima deviazione con il volante situato a lato del traguardo di puntamento.

Per ridurre la reazione contraerea sugli obiettivi più importanti, gli S.79 andarono all'attacco delle batterie antiaeree di Fresneda, Batea e Gandesa. Fu appunto nell'azione del 28 marzo su Fresneda che si persero i due S.79 prima menzionati.

L'S.79 numero 28-3 del tenente Spadaccini, colpito ai piani di coda, sbandò investendo il 28-25 del sottotenente Gino Poggi e del tenente Meyer. Fra la pioggia di rottami, sbocciarono cinque paracadute che furono visti calare in territorio repubblicano, a pochi chilometri dalle linee del C.T.V..

Due aviatori, il sottotenente Spadaccini ed il sergente Walter Bertocci, evitata l'immediata cattura, si tennero nascosti di giorno e marciarono di notte in zone percorse da truppe repubblicane, sinché, dopo più di sessanta ore dalla caduta dall'aereo, raggiunsero i legionari del C.T.V.. Anche il tenente Meyer riuscì a rientrare avventurosamente nelle linee, mentre il sottotenente Poggi fu catturato ed il sottotenente Federico Cozzolino morì poco dopo avere toccato terra per le fucilate sparategli dai repubblicani durante la discesa (21).

Il 2 aprile, infrante le ultime difese, Gandesa veniva occupata dalla Divisione **XXIII Marzo**. Due giorni dopo, i CR.32 dei Gruppi Caccia VI e XXIII, ed i Ro.37 del XXII Gruppo Osservazione Aerea abbandonavano i vecchi campi dell'Aragona, ormai troppo lontani dalla zona d'operazioni, per le nuove basi situate sugli aeroporti ex repubblicani di Escatron, Puig Moreno e Salada, nei dintorni di Alcañiz.

21) Lettera all'A. del generale Gino Poggi, Ravenna 1990.



Nella battaglia d'Aragona molti giovani piloti spagnoli addestrati nell'Unione Sovietica affrontarono per la prima volta il combattimento. (Archivio Juan Arraez Cerdà)

La situazione meteorologica aveva avuto un repentino peggioramento ai primi del mese. Pioggia e nubi basse avevano messo a terra i bombardieri, ma gli aerei d'assalto, volando sotto la coltre di nuvole, arrivavano ugualmente sul nemico. Il C.T.V. e la 15ª di Navarra stavano puntando da Gandesa su Tortosa.

Il 5, stagione pessima e pioggia battente, i Ba.65 ed i CR.32 **Frecce** si erano avvicinati per l'intera giornata su una autocolonna di riserve repubblicane, individuata sulla strada Pinel Cherta, lasciando sulla carrareccia una fila di carcasse in fiamme.

Lento declino dell'aviazione repubblicana

La difesa di Tortosa aveva polarizzato gli sforzi dei repubblicani, i cui caccia si erano di nuovo fatti vivi con alcuni attacchi a volo radente contro le avanzanti truppe italo spagnole. Da tempo, i "Chato" avevano quasi completamente sostituito nell'assalto i lenti e troppo vulnerabili "Natacha". Il comando delle forze dell'aria repubblicano aveva lanciato nei mitragliamenti a bassa quota pure i preziosi "Rata", di cui esistevano in tutto cinque squadriglie incomplete, due con piloti spagnoli e tre con equipaggi russo spagnoli (22).

Stalin stava gradualmente sganciandosi dalla Spagna: l'invio di nuovi piloti era praticamente sospeso, e le forniture di aerei erano diminuite. Invece l'aviazione italiana stava raddoppiando gli sforzi per potenziare i reparti aerei legionari.

Nel pomeriggio del 7, diciotto "Rata" si accingevano a mitragliare le truppe navarresi nella zona di Cherta, quando era sopraggiunto il VI Gruppo **Gamba di Ferro** ai comandi del maggiore Mario Rossi. I "Rata", che come al solito avevano una squadriglia in azione a volo radente ed un'altra di protezione ad alta quota, non erano stati affatto colti di sorpresa, ma avevano reagito piuttosto arditamente perdendo tre aerei contro due CR.32.

I giovani piloti spagnoli addestrati in URSS stavano facendosi le ossa. Coloro che sopravvivevano ai primi combattimenti, imparavano a battersi abilmente e con grande coraggio.

Gli avversari più pericolosi dei "Rata" erano i nuovi Messerschmitt Bf.109 C1, capaci di salire a quote non raggiungibili dai monoplani sovietici. Dalla loro dominante posizione i piloti della Condor sceglievano a piacimento momento e direzione d'attacco (23).

22) A. García Lacalle, op. cit. pag. 360.

23) F. Tarazona, op. cit. pag. 115.

Il 9 aprile, le operazioni sul fronte di Tortosa avevano una breve sosta di cui i reparti dell'A.L. approfittarono per una revisione degli aerei. In un mese di attività i reparti da bombardamento avevano avuto poche perdite ad eccezione del XXIX Gruppo Bombardamento Veloce, che aveva perduto due S.79 in azione ed un'altro per un incidente. Comunque proprio il 9, otto nuovi S.79 erano arrivati in volo dall'Italia con i relativi equipaggi. Fatto rifornimento, i nuovi aerei erano stati subito inviati in azione.

Il 12 aprile, sulla verticale di Cherta, l'S.79 del tenente Rovis esplose durante lo sgancio degli spezzoni. Scaricate tre spezzoni, stava lanciando dalla quarta, quando uno spezzone aveva urtato le gambiere della cabina di puntamento provocando la deflagrazione del rimanente carico esplosivo. Si salvava solo l'armiere Antonio Ucci, unico superstite fra i tre aviatori proiettati nel vuoto dall'esplosione (24).

Il 13, su un treno carico di truppe repubblicane - mitragliato da aerei legionari sulla linea Valencia Castellon de la Plana - si erano avute circa trecento perdite, fra morti e feriti.

L'Aviazione Legionaria delle Baleari, integrava le azioni dell'AL. del Continente con attacchi alle colonne in movimento sulle strade e sulle ferrovie costiere. Nella notte del 15 tre S.81 del XXV Gruppo da Bombardamento Notturno, si abbassavano sulla strada Tortosa Viñaroz per bombardare e spezzonare truppe repubblicane in marcia. Azioni di questo genere era divenute abbastanza usuali per i **Pipistrelli delle Baleari** specializzati in attacchi notturni di precisione.

Il 15, mentre i galiziani di Aranda toccavano la riva del Mediterraneo, separando la Catalogna dal resto della Spagna, i campi d'aviazione di Vidreras, Cerla e Salou venivano ripetutamente bombardati in pieno giorno da S.79, provenienti dal mare senza scorta caccia. Sei degli oramai non più numerosi Tupolev SB-2 "Katiuska" erano fatti a pezzi a Vidreras, mentre a Salou (Tarragona), due dei nove nuovi "Rata", appena consegnati alla 3ª Squadriglia "Mosca", erano incendiati ed altri tre crivellati da schegge (25).

Nel mese di aprile, gli Heinkel 111-B della Condor avevano condotto una notevole azione contro Cartagena. Il 17, il Kampfgeschwader 88 aveva bombardato in due riprese la base navale, i magazzini e le navi alla fonda, fra le quali la corazzata **Jaime I**, già semidemolita dagli S.79 e da una esplosione interna.

Nell'operazione la Condor aveva gettato tutta la sua forza da bombardamento, costituita da 40 Heinkel 111-B, appositamente trasferiti dalla base di Sanjurjo-Zaragoza a quella di Granada.

Il maltempo incontrato sulla Sierra Morena e la reazione contrareca su Cartagena, avevano causato la perdita totale di due aerei e gravissimi danni ad altri sei.

Il 25, il K/88, attaccato sopra Valencia da "Rata" della 3ª Escuadrilla de Moscas, subiva una delle sue peggiori disfatte perdendo tre Heinkel 111-B, che cadevano in mare davanti alla capitale del Levante (26).

La temporanea riduzione delle forze da bombardamento tedesche a poco più di una trentina di velivoli efficienti, aumentò l'importanza dei due stormi da bombardamento legionari, capaci di schierare giornalmente mai meno di una quarantina di bombardieri (27).

Il 18 ed il 19, le fasi finali della battaglia per Tortosa impegnarono tutte le squadriglie di Ba.65, di CR.32 e di Ro.37, in scorrerie contro uomini e mezzi del corpo d'armata di Lister in movimento fra Tortosa e la riva sinistra dell'Ebro. Il 19, i bombardieri ridussero al silenzio batterie repubblicane, che da oltre il fiume tiravano sulla **Littorio**, infine distrussero due batterie contraree sulla strada di Perello ed un centinaio di autocarri in località Venta del Ranchero.

In quaranta giorni di quasi ininterrotta offensiva l'Aviazione Legionaria del Continente aveva effettuato circa 5.000 voli di guerra, lanciando sul nemico quasi mille tonnellate di bombe, abbattendo 13 velivoli in combatti-

24) Un S.79 era caduto in decollo da Logroño il 12 marzo 1938, causa una piantata dei motori. Nell'incidente era deceduto l'aviere scelto armiere Giovanni Cardea. Il 14 marzo, un altro S.79 aveva avuto un incendio ad un motore subito dopo il decollo da Son San Juan, nelle Baleari. Rientrato subito al campo, il velivolo imbarcava e prendeva fuoco. L'equipaggio riusciva a mettersi in salvo prima dello scoppio del carico di bombe. (Telegrammi BASA 12/3/38 e KSLA 14/3/38, MAE Spagna, FDG, B. 118).

25) Secondo F. Tarazona, furono abbattuti: 8 Chato, 4 Rata ed 1 Katiuska (Martin Bomber). A terra, gli S.79 distrussero: 2 Chato, 2 Rata e 6 Katiuska. Un certo numero di velivoli repubblicani fu temporaneamente messo fuori combattimento per danni a terra od in azione (F. Tarazona, op. cit. pagg. 112 e 121). Numero dei voli e tonnellaggio lanciato dall'A.L. da "Diario attività giornaliera Aviazione Legionaria del Continente" (MDA OMS, Cart 64/B).

26) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 233; Air International Vol. 16 N°6, London June 1979.

27) Efficienza velivoli A.L. in Telegrammi BASA dell'aprile 1938 (MAE, Spagna, Fdg. B.118).



Candasnos, aprile 1938. Il Polikarpov I-15 di Ladislao Duarte Espès comandante la 4ª squadriglia Chato.
(Archivio Patrick Laureau)

mento e distruggendone 10 a terra (28). Nel contempo aveva perduto 8 Fiat CR.32 in combattimento e 2 ad opera della contraerea, a causa della quale aveva pure perduto 2 Savoia S.79, 1 Ro.37 ed 1 Breda 65.

La battaglia del Levante

Dopo la conquista di Tortosa, i repubblicani attendevano l'invasione della Cataluña attraverso il basso corso dell'Ebro, ma Franco aveva inaspettatamente dato il via ad un'offensiva sul brullo ed inospitale altopiano del Maestrazgo, il cui obiettivo finale era Valencia. La notizia era stata accolta quasi con sollievo dal generale Rojo, che attendeva il colpo di grazia nel settore di Tortosa. Preoccupazione pienamente giustificata, infatti le unità repubblicane, scampate sulla riva sinistra dell'Ebro, erano in piena crisi (29). La scelta di Franco non era stata delle più indovinate. Infatti, a differenza delle truppe catalane, quelle del Levante erano tutt'altro che stanche e

28) La caccia spagnola rivendicò l'abbattimento di tredici velivoli repubblicani - un numero circa uguale a quello rivendicato complessivamente dalla Legione Condor e dall'Aviazione Legionaria - sebbene i Fiat spagnoli fossero un quinto dell'intera forza caccia nazionalista e i loro piloti fossero mediamente meno addestrati degli alleati italiani e tedeschi.

La Condor, potente nel bombardamento, aveva invece avuto varie difficoltà a tenere in linea le squadriglie di caccia Messerschmitt a causa della carenza di pezzi di ricambio e di nuovi aerei. Impegnata nell'occupazione dell'Austria, la Luftwaffe aveva potuto inviare in Spagna solo una dozzina di Messerschmitt Bf 109 C 1 ai primi d'aprile (Juàn Arràez Cerda, op. cit. pag. 11). L'attrito bellico aveva particolarmente logorato i vecchi Heinkel He 51 ancora in servizio nei reparti d'assalto tedeschi. Quattro He 51 erano stati abbattuti dalla contraerea repubblicana, insieme ad un Ju 87 Stuka e due Heinkel 111, mentre due Bf 109 B erano caduti il 14, in un combattimento contro Rata.

29) E. Lister, op. cit. pag. 211.

demoralizzate. I due corpi d'esercito ed il gruppo di brigate lanciati da Franco alla conquista di un settore, montagnoso e facile a difendersi, cozzarono contro unità repubblicane intatte nei mezzi e nello spirito (30).

Nonostante il largo impiego di artiglieria e di aviazione, i nazionalisti spesero trentotto giorni per eliminare il saliente fra Teruel ed il mare, e per spostare in avanti la linea del fronte di una trentina di chilometri.

Dopo la folgorante avanzata in Aragona e la battaglia di Tortosa, il Corpo Truppe Volontarie era stato ritirato dal fronte. Le truppe legionarie avevano necessità di riordinarsi. Occorrevano nuovi ufficiali per reintegrare le sensibili perdite subite dai quadri inferiori. Inoltre Mussolini era poco propenso ad impiegare ancora in azioni di massa i suoi vittoriosi, ma provatissimi legionari. Egli intendeva comunque tenere il C.T.V. in Spagna come prova della solidarietà italiana (31).

Le disposizioni del Duce non riguardavano tuttavia l'Aviazione Legionaria, insostituibile pilastro delle operazioni nel Levante, e sempre più impiegata senza risparmio, assieme all'artiglieria del C.T.V., per battere il campo di battaglia e le sue immediate retrovie a diretto sostegno delle truppe spagnole. Genere di azioni questo, poco apprezzato agli aviatori del bombardamento per le difficoltà nell'individuare i bersagli, normalmente costituiti da quote, elementi di trincea, nidi di mitragliatrici, posizioni difensive e, solo eccezionalmente, da obiettivi situati in centri abitati, poiché il generale Franco desiderava che, nei limiti del possibile, le popolazioni fossero risparmiate (32).

Nei giorni 10, 11 e 12 maggio, l'A.L. gettò nella battaglia tutti i suoi aerei per aprire alle unità navarresi del generale García Valiño la strada fra Morella-Iglesuela.

Nonostante il cielo coperto da basse nubi temporalesche, gli aerei da bombardamento scaricarono sulle posizioni avversarie oltre 100 tonnellate di bombe, mentre l'assalto sparò circa 40.000 colpi di mitragliatrice su truppe e colonne autocarrate nelle zone di Iglesiasuela e di Villafranca del Cid.

Le formazioni di "Rata" e "Chato", viste ronzare un paio di volte attorno alle squadriglie degli S.81, evitarono di impegnarsi contro le scorte di CR.32, sempre vigili ed aggressive.

Intorno al mezzogiorno del 12, una formazione di 26 "Rata" era intercettata nel cielo di Iglesiasuela del Cid dal XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**. Il XXIII seguiva a distanza gli S.81 del 21° Stormo, a loro volta protetti da una scorta ravvicinata di ventiquattro CR.32.

Personalmente guidato dal maggiore Zotti, l'attacco del XXIII scompaginava la formazione di "Rata", ne abbattava due - i cui piloti saltavano col paracadute - e metteva in fuga i rimanenti (33).

Sul fronte intanto, la ritirata dei repubblicani continuava lenta e punteggiata da violenti contrattacchi. Per nulla demoralizzato, l'Esercito Popolare della Repubblica contendeva alle truppe nazionaliste ogni passo montano ed ogni ostacolo naturale. Questa fase, protrattasi sino al 22 maggio, vide in prima linea, duramente impegnati in appoggio alle truppe spagnole, gli S.81 del colonnello Del Lupo e gli aerei d'assalto del XXII Gruppo O. A. (Ro.37) e della Squadriglia Autonoma Caccia Mitragliamento **Frecce** (CR.32).

Organizzazione dell'Aviazione Legionaria nella primavera 1938

In questo periodo, organizzazione e quadri dell'Aviazione Legionaria furono rimaneggiati. Elementi provenienti da reparti metropolitani e coloniali della Regia Aeronautica diedero il cambio ad altri che rimpatriavano.

Con la 285ª Squadriglia del XXIX Gruppo Bombardamento, ed un'altra di recente arrivo (la 281ª) fu costituito il XXX Gruppo. I due Gruppi insieme formarono il 111° Stormo Bombardamento Veloce (S.79).

Il colonnello Venceslao D'aurelio rilevò il comando del 3° Stormo Caccia, i cui gruppi XXIII **Asso di Bastoni**, XVI **Cucaracha** e VI **Gamba di Ferro** rimasero rispettivamente ai comandi dei maggiori Zotti, Francois e Rossi.

Il 21° Stormo rimase formato dagli S.81 (Squadriglie 214ª e 213ª), dai Fiat BR.20 della 230ª e dai Breda 65 della 65ª.

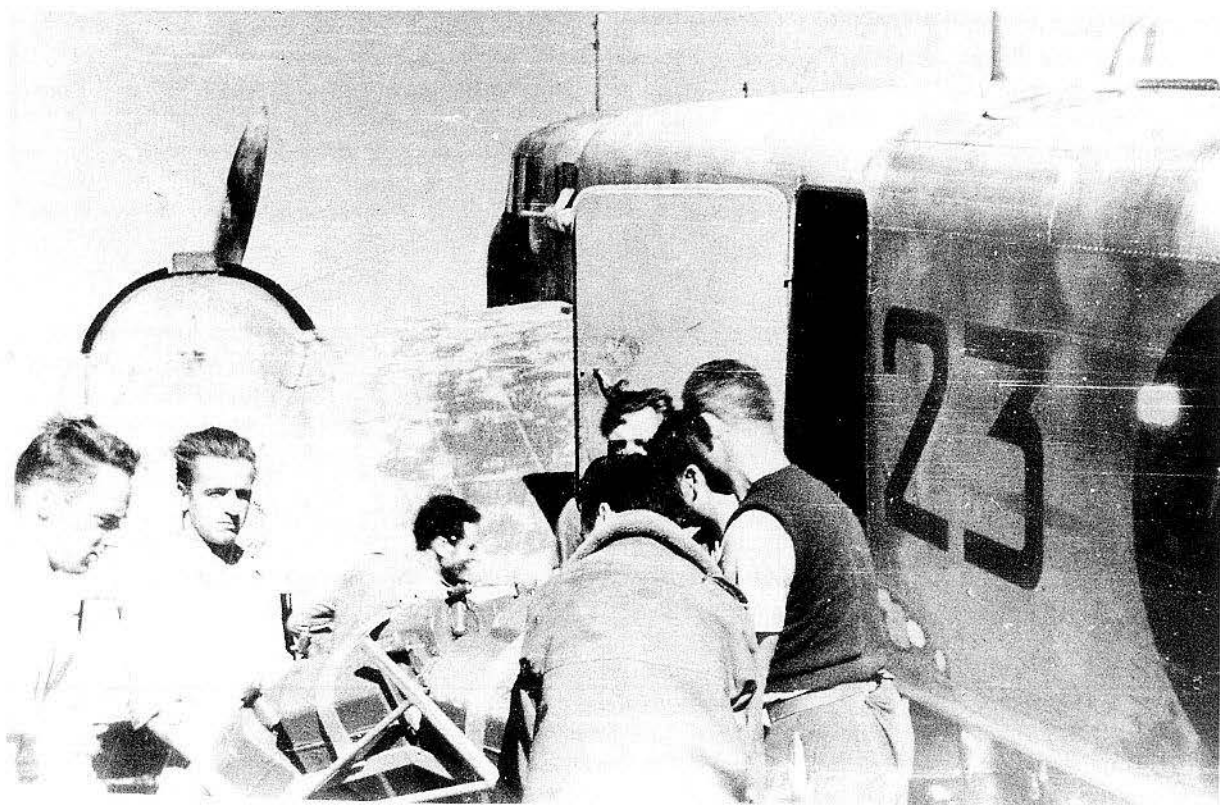
La 65ª Squadriglia, temporaneamente esonerata dalle operazioni sul Maestrazgo, ne approfittò per sperimentare nuove tecniche d'impiego del materiale. Ai Breda 65 furono applicati due travetti alari, con ganci per bombe da 100 Kg. realizzati nelle officine da campo. Con il nuovo armamento il Ba.65 dimostrò di essere un formida-

30) F. Belforte, op. cit. vol IV pag. 54.

31) G. Ciano, Diario, pag. 131.

32) Corrispondenza A. Del Lupo.

33) P. P. Laureau nega l'abbattimento dei due Rata (P. P. Laureau op. cit. pag. 115). Tuttavia la vittoria dei Fiat CR.32 del XXIII trova conferma dalla cattura di uno dei due piloti in territorio nazionalista, mentre l'altro fu abbastanza fortunato da prendere terra entro le linee repubblicane (MAE Spagna, Fdg. Tel. BASA n°0(44)11 del 12/5/1938).



Puig Moreno, giugno 1938. Prima di ogni importante azione, gli obiettivi erano rilevati con uno speciale complesso di dodici macchine fotografiche installato nella stiva bombe di un BR.20. Primo a sinistra: il tenente Vittore Catella, successivamente divenuto uno dei migliori piloti collaudatori italiani.
(foto Vittore Catella)

bile mezzo d'offesa tattico, comparabile ai prototipi degli "Stuka" Ju 87, di cui tre esemplari erano stati impiegati per la prima volta dalla Condor nella battaglia di Teruel. Due mesi più tardi, durante la battaglia dell'Ebro, i Breda furono all'altezza delle attese (34).

L'organizzazione dei comandi dell'A.L., continuava ad essere improntata alla massima semplicità. Gli ordini d'operazione venivano impartiti ai comandanti di stormo direttamente, a mezzo telefono, dal generale Bernasconi. A volte gli ordini arrivavano con un minimo preavviso, per cui gli equipaggi, perennemente in tenuta di volo, dall'alba al tramonto bivaccavano ai margini delle piste di decollo in attesa della missione. Bernasconi stabiliva gli obiettivi, l'ora dell'azione, il reparto incaricato, nonché ora e luogo dell'appuntamento fra i bombardieri e la scorta caccia. Ai dettagli pensavano i comandanti di stormo e, via via, i comandanti di gruppo e di squadriglia.

I bombardieri erano in grado di effettuare anche tre missioni al giorno: due ore di volo e quattro per preparare gli aerei alla missione successiva. Le riparazioni erano eseguite con grande rapidità. La sostituzione di un motore di un bombardiere S.81 richiedeva quattro ore, al massimo cinque se di notte.

Accanto al personale specializzato della Regia Aeronautica, lavoravano tecnici civili, inviati da Fiat, Breda e Savoia Marchetti, le quali volevano dimostrare alla Regia Aeronautica l'affidabilità della propria produzione aeronautica e trarre utili insegnamenti dall'impiego in condizioni di guerra reale (35).

Sulle piste dei gruppi da bombardamento erano sempre pronti, accanto alle aree di rifornimento dei velivoli, i carichi di bombe e carburante necessari per la missione successiva. Queste scorte venivano rinnovate appena gli aerei erano decollati per un nuovo volo.

I bombardieri in azione erano protetti da uno schermo di CR.32, che, molto di rado, qualche "Rata" riusciva a perforare con rapidissime puntate, sparando raffiche alla disperata con effetti irrilevanti. Alcuni fori nelle ali e nelle fusoliere dei bombardieri e qualche ferito. Mai erano riusciti ad abbattere un bombardiere legionario.

34) Testimonianza all'A. del Gen. Duilio Fanali, già Capo di S. M. dell'Aeronautica Militare Italiana, Roma 6. 6. 1984

35) Testimonianza all'A. dell'On.le Vittore Catella, Torino, ottobre 1982

Esistevano invece notevoli difficoltà nella identificazione degli obiettivi. Colpa delle carte topografiche insufficienti: carte stradali turistiche "Michelin" - prive degli essenziali riferimenti topografici - oppure carte spagnole sommarie ed imprecise. Per ovviare a questa grave carenza, l'Aviazione Legionaria aveva sviluppato un ottimo sistema di accurati rilievi fotografici degli obiettivi. Prima dell'inizio di attacchi di una certa importanza, le zone degli obiettivi erano sorvolate da normali ricognitori Ro.37 insieme a BR.20 attrezzati con uno speciale complesso di dodici macchine fotografiche OMI, il quale, installato nella stiva bombe, era capace di riprendere contemporaneamente gruppi di dodici fotografie. I gruppi assiemati si presentavano come vere e proprie carte delle località, utilizzate dai piloti per riconoscere, senza tema di errori, i bersagli designati (36).

Persisteva e si acuiava col tempo il problema dei rapporti fra il comando dell'A.L. e quello del C.T.V., dal quale l'aviazione formalmente dipendeva. Il C.T.V. pretendeva il più completo appoggio aereo, anche su obiettivi insignificanti. Il sistema comportava una irrazionale e dispendiosa utilizzazione del materiale, provocando attriti fra i due comandi. La spiacevole situazione a lungo andare era peggiorata e non era stata risolta, neppure dall'intervento personale di Mussolini.

L'attacco diversivo in Cataluña

Il 23 maggio, l'esercito della Cataluña passava all'offensiva nei settori di Tremp e Balaguer. Un colpo improvviso - con l'inconfondibile impronta del magistrale talento strategico del capo di Stato Maggiore repubblicano, generale Vicente Rojo - il cui immediato effetto fu il repentino arresto delle operazioni nel Levante. La battaglia, caratterizzata da un iniziale successo locale repubblicano nella zona di Tremp, proseguì sino al 4 giugno, quando si spense per esaurimento degli attaccanti.

Due giorni prima, l'aviazione repubblicana aveva spostato le squadriglie di "Rata" dai campi della zona di Valencia a quelli della Cataluña. Il 22, i bombardieri Tupolev SB 2 erano entrati in azione sulla strada Balaguer-Lerida, perdendo un velivolo ad opera della contraerea. All'indomani Tupolev e "Chato" avevano attaccato le posizioni nazionaliste, protetti come al solito da grosse formazioni di "Rata" ad alta quota.

L'Aviazione Legionaria, accorsa già dal primo pomeriggio, era in azione nel cielo di Balaguer con venti S.79 e cinque BR 20, scortati dai caccia dell'**Asso di Bastoni** e della **Cucaracha**. Nel frattempo l'**Asso di Bastoni** impegnava la caccia nemica nel primo combattimento aereo della battaglia di Tremp. Terminata la scorta ad una squadriglia di S.79, Zotti ed i suoi avvistavano ed attaccavano un gruppo di oltre 25 "Chato", di cui sei erano abbattuti. Non rientrava alla base il maresciallo Mario Boschelli.

Circa mezz'ora dopo il combattimento di Zotti, il maggiore Francois conduceva la **Cucaracha** all'attacco di una formazione di nove Tupolev, ma era contrattaccato da ventisette I-16 delle Escuadrillas de "Mosca" 2ª, 3ª e 5ª.

Il comunicato repubblicano del 23 annunciava l'abbattimento di diciassette Fiat CR e di un BR.20, a fronte della perdita di sei "Chato" (nel primo combattimento con il XXIII Gruppo di Zotti), e di tre "Mosca" ed un Tupolev (nel combattimento successivo con i caccia di Francois) (37). Più sobriamente, il rapporto trasmesso a Roma dall'A.L., in data 23 maggio, informava che il XVI Gruppo aveva abbattuto cinque "Rata", danneggiato un "Martin Bomber" (Tupolev SB 2) ed aveva a sua volta perduto i caccia del tenente Baruffi e del sottotenente principe Alfonso Caracciolo di Forino, venuti a collisione mentre attaccavano il medesimo velivolo repubblicano.

Al momento del secondo combattimento, svoltosi attorno alle 3 pomeridiane, nella zona erano in volo cinque S.79, tutti rientrati alla base, e circa venticinque Fiat CR.32 della **Cucaracha**. Prendendo le verità dai due comunicati: risultato dieci a tre a favore dell'A.L..

Nella giornata aveva imperversato un eccezionale maltempo, con raffiche di vento a 70 chilometri all'ora. Questo aveva tenuto a terra gli aerei della Brigada Hispana e della Condor, non aveva però impedito i voli dell'Aviazione Legionaria, i cui velivoli erano stati gli unici ad affrontare il nemico. Per parte loro, le forze aeree repubblicane erano state impegnate in una frenetica attività, a dispetto delle condizioni atmosferiche.

Formazioni di sette o nove bombardieri Tupolev avevano eseguito almeno una dozzina di incursioni sulle posizioni e nelle retrovie nazionaliste, scortate da venti o trenta caccia, mentre "Chato" e "Natacha" avevano eseguito otto azioni di mitragliamento e spezzonamento a bassa quota (38). Come a Brunete nel luglio precedente, la caccia legionaria si era battuta da sola aggiudicandosi dieci vittorie, sebbene in presenza di una locale prevalenza numerica repubblicana.

36) Origine delle informazioni relative all'organizzazione dell'A.L.: testimonianza all'A. del generale S. A r D. Fanali (Roma 6/6/84); "Corrispondenza A. Del Lupo"; testimonianza all'A. dell'Onorevole Vittore Catella (Torino, ottobre 1982), con particolari e dettagliate informazioni sui metodi d'approccio agli obiettivi impiegati dalle formazioni da bombardamento e sui sistemi di ricognizione fotografica.

37) "Las mentiras Arma de Guerra Roja" Resumen 23 Mayo - 13 Junio 1938, Estado Mayor del Aire (MDA OMS Cart. 48).

38) Telegramma BASA 01091, Attività giorno 23/5/38: MAE Spagna Fdg. B.117.

La conquista di Castellon de la Plana

In attesa di un chiarimento della situazione nei settori di Tremp e Balaguer, il 25 maggio, 28 Fiat CR.32 del XVI Gruppo **Cucaracha** furono trasferiti da Mas de las Matas a Caspe, a più stretto contatto con la zona d'operazioni, con il compito di scortare in azione sia bombardieri legionari sia tedeschi, infatti la Condor era in quel momento abbastanza a corto di caccia. Nei giorni seguenti, gli S.79 continuarono ad operare sul fronte, partendo dalla loro base di Logroño, mentre i BR.20 ed i Ba.65 del 21^a si preparavano a lasciare Tudela per la nuova base di Puig Moreno.

Tudela, immensa spianata, circondata da uliveti, con qualche baracca, poche tende e rudimentali impianti all'aperto, rimase tuttavia nel cuore dei piloti che di là erano partiti in azione sia nelle gelide, tremende, giornate della battaglia di Teruel sia nel tepore primaverile della vittoriosa marcia dall'Aragona al mare. Puig Moreno, già base repubblicana - meglio attrezzata; dotata di confortevoli baracche con basamenti in muratura, officine coperte e solide piste - fu sede dei BR.20 e dei Breda dal 4 giugno sino al termine della guerra.

L'epicentro della guerra stava per spostarsi nuovamente nel Levante per la grande offensiva estiva contro Valencia. Nel frattempo le operazioni dei corpi d'esercito dei generali Varela, Valiño e Aranda proseguivano tra Teruel e la costa dove, il 13 giugno, la 4^a Divisione di Navarra occupò Castellon de la Plana, dopo avere infranto l'ultima linea di resistenza a cavallo della strada di Borriol con l'appoggio dell'artiglieria e dell'aviazione legionaria. In questa fase gli aerei legionari avevano effettuato 5167 voli, lanciando 1100 tonnellate di bombe (39).

Data la quasi inesistente opposizione aerea nemica, l'Aviazione Legionaria aveva accusato un basso tasso di perdite, sebbene impegnata in quotidiane missioni d'appoggio tattico a favore delle truppe nazionaliste.

Il nemico più temibile degli aerei legionari era la contraerea repubblicana, particolarmente agguerrita alle basse quote. Le perdite maggiori erano state sopportate dagli aerei dell'assalto. La Squadriglia **Frecce** aveva perso due CR, mentre tre Breda 65 erano rientrati seriamente colpiti da una missione di spezzonamento sulla strada Onda-Fonzana.

I bombardieri avevano dato prova di grande efficienza arrivando a scaricare sul nemico, anche più di 65 tonnellate al giorno di bombe. A volte il bombardamento aereo surrogava l'azione dell'artiglieria nella preparazione degli attacchi della fanteria.

Il 7 giugno, trentacinque bombardieri legionari avevano dovuto rovesciare 63 tonnellate di esplosivi, in due riprese, sopra le posizioni repubblicane nell'impervia zona montagnosa fra Vistabella e Adzaneta. Azione resa necessaria dalla carenza di strade nel selvaggio terreno a tergo delle linee di combattimento, la quale aveva impedito all'artiglieria nazionalista di schierare i propri pezzi.

Le missioni di scorta agli S.81 impegnavano tutti i velivoli dei gruppi caccia legionari XXIII e VI, dislocati sul fronte del Levante. Pertanto ai loro velivoli furono offerte meno occasioni di azzuffarsi con la caccia repubblicana, mentre i Messerschmitt Bf.109 B della Condor, operando in missioni di caccia libera, avevano più possibilità di impegnare in combattimento "Rata" e "Chato". Perdite in azione ed in incidenti avevano ridotto i Bf.109 B efficienti a poco più di una dozzina, tuttavia la superiorità del caccia tedesco sia in velocità sia in quota operativa, metteva i piloti germanici nella condizione di ottenere successi a relativo buon mercato, attaccando da alta quota per poi sottrarsi, a tutto gas, alla reazione avversaria.

Il 10, 13 e 14 giugno, i Messerschmitt si trovarono coinvolti in tre combattimenti, che permisero ai loro piloti di rivendicare quattro "Rata", cinque "Chato" ed un "Katiuska", contro la perdita del solo Bf.109 B del lieutenant Henz, abbattuto sulla riva del Rio Mijares.

Il solo combattimento aereo degno di nota sostenuto dall'A.L. avvenne il 9 giugno, nel cielo di Lucena del Cid. I CR.32 del VI Gruppo **Gamba di Ferro**, in volo di scorta indiretta agli S.81 del 21^o Stormo, avevano avvistato ed attaccato una formazione di circa una quarantina di caccia repubblicani. Erano caduti dieci "Chato" ed un "Rata". Nessuna perdita fra gli italiani: solo sei apparecchi colpiti, fra i quali quello del sottotenente pilota Cavagna, che aveva regolarmente portato il proprio caccia all'atterraggio, benché gravemente ferito da una pallottola esplosiva.

Obiettivo Valencia

Alla fine di giugno, l'offensiva nazionalista nel Levante si arenò contro la forte linea di difesa approntata tra Rubielos e Villareal dal generale Miaja, comandante dell'Esercito del Centro. Ma Franco rimase caparbiamente fermo nel suo disegno strategico inviando nel Levante truppe e mezzi, prelevati in parte dal fronte catalano.

39) "Diario attività giornaliera Aviazione Legionaria del Continente" (MDA OMS, Cart 64/B); F. Belforte, op. cit., Vol. IV, pag. 66.

Lo schieramento delle tre divisioni del Corpo Truppe Volontarie e del Corpo d'Esercito di Solchaga nella zona a Sud Est di Teruel, sul fianco destro dei corpi d'Esercito che già operavano sul Maestrazgo, aveva tolto ai repubblicani ogni dubbio residuo circa le intenzioni di Franco. Constatato che le migliori forze nazionaliste erano impegnate nel Levante, il capo di stato maggiore repubblicano, generale Rojo, aveva ideato una nuova brillante manovra. Avrebbe attaccato lungo il corso inferiore dell'Ebro, nel punto dove i nazionalisti meno l'aspettavano.

Mentre i repubblicani riorganizzavano l'esercito catalano in vista dell'offensiva sull'Ebro, un'altra battaglia fu combattuta nel Levante fra il 12 ed il 25 luglio. Il C.T.V. ed i Corpi d'Esercito dei generali Varela e Solchaga - appoggiati da una forza aerea prevalentemente legionaria - in tredici giorni di durissimi combattimenti, avanzarono di 130 chilometri su un fronte di 170 chilometri. Il 23 luglio, l'offensiva repubblicana sull'Ebro iniziò, bloccando queste truppe mentre stavano combattendo sulla linea del Rio Palencia, per aprirsi il passo verso Valencia.

Mentre era in corso l'offensiva nel Levante, il Corpo d'Esercito del generale Queipo de Llano, attaccò in Extremadura, sloggiando i repubblicani da Don Benito. Le operazioni dovevano attrarre forze repubblicane in Extremadura a scapito della difesa di Valencia, ma il generale Miaja non si impressionò. Attese che l'offensiva nazionalista nel Levante fosse sospesa dalla controffensiva sull'Ebro, poi, con il XIII Corpo trasferito dall'Esercito del Centro contrattaccò riprendendo parte del territorio perduto.

Le operazioni aeree nel Levante

Il peso dell'appoggio aereo fornito dalla Condor all'offensiva su Valencia si era progressivamente ridotto. Alla fine di giugno, la Condor aveva in forza 19 caccia Messerschmitt Bf 109, 46 bombardieri Heinkel 111, più Do 17, He 51 e pochi altri aerei. In tutto 111 velivoli. Però il numero non rispecchiava la reale situazione. Infatti, gli He 51 erano vecchi e superati, mentre l'efficienza dei restanti stava calando così rapidamente che, il 16 giugno, il sottosegretario di Stato Woermann aveva incaricato Stohrer, ambasciatore germanico a Burgos, di assicurare Franco che il Reich non avrebbe ritirato la Condor dalla Spagna, ma invece avrebbe inviato uomini e materiali per restaurarne la primitiva potenza.

Nello stesso periodo l'aviazione spagnola allineava 66 aerei, mentre l'Aviazione Legionaria con i suoi 176 apparecchi, di cui 102 CR.32, 47 bombardieri e 27 aerei d'assalto, era la spina dorsale della aviazione nazionalista, con il 53% dell'intera forza aerea ed il 70% di tutta la caccia (40).

La Luftwaffe ancora una volta privilegiò i suoi obiettivi sperimentali, inviando in Spagna una dozzina di Messerschmitt della nuova versione Bf.109 C, che arrivò quando l'offensiva nel Levante era già iniziata. I nuovi caccia furono passati immediatamente alla 3J/88, i cui vecchi He 51 furono ceduti agli spagnoli.

Il 17 luglio, alla vigilia dell'attacco su Don Benito, i gruppi di Fiat CR.32 spagnoli furono trasferiti dal Levante in Extremadura, sul campo di Merida. I reparti da bombardamento dell'Aviazione Legionaria in Aragona erano invece stati robustamente potenziati per appoggiare al massimo l'offensiva del Levante, che vedeva il ritorno sul campo di battaglia del C.T.V., riposato, riorganizzato e con gli organici ricostituiti dall'arrivo di 5697 nuovi legionari, mandati in Spagna, in violazione all' "embargo" del Comitato del Non Intervento (41).

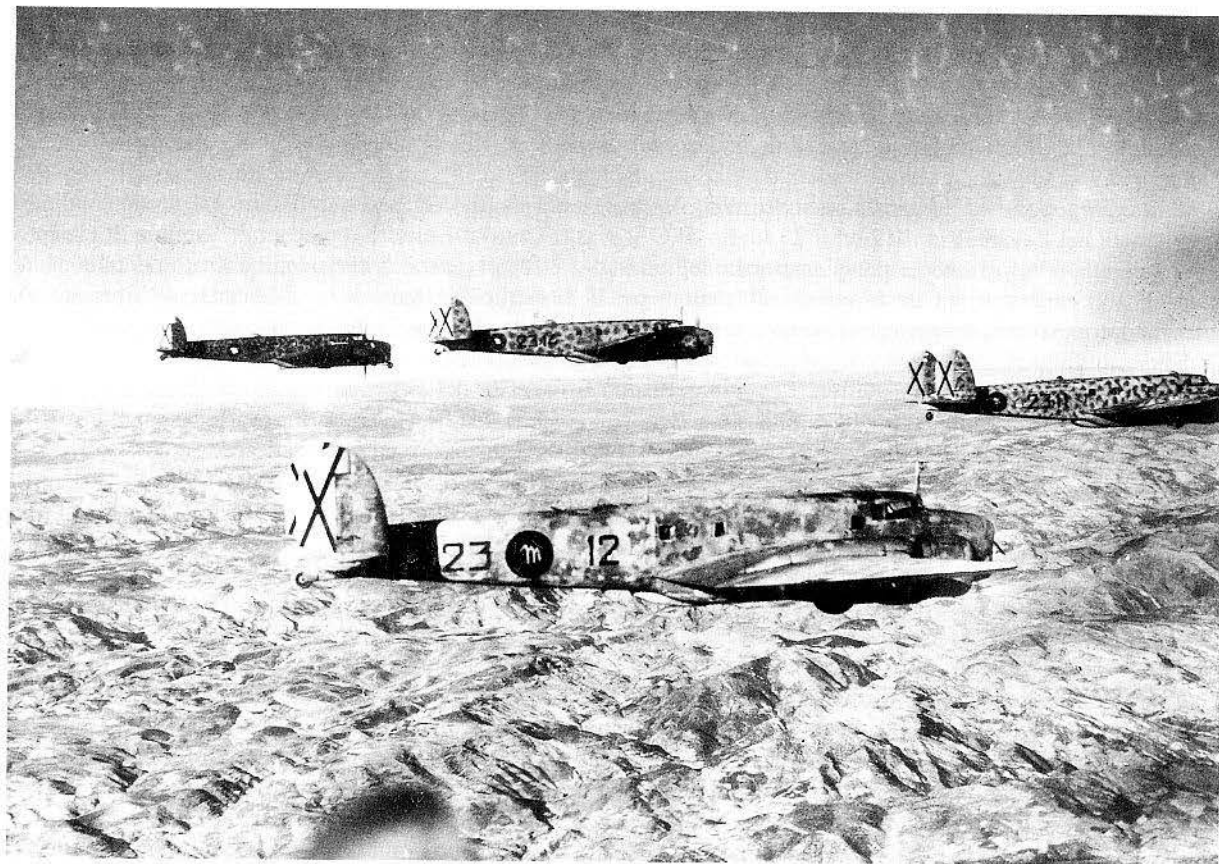
Dall'Italia erano stati trasferiti in volo ventisei nuovi bombardieri i quali, dopo uno scalo di rifornimento a Palma de Mallorca, erano atterrati direttamente sui campi base dei reparti di destinazione.

40) Il 28 giugno 1938, la Legión Condor aveva in carico 111 velivoli dei quali: 19 Me 109, 25 He 51, 46 He 111, 17 Do 17, 3 Ju 87, 1 He 70, 1 He 45 (Estado Mayor del Aire, Distribucion de la fuerzas aereas" dia 28 de Junio del 1938; MDA OMS Cart. 48). Il testo della comunicazione di Woermann - tratto da "Archives Secrètes de la Wilhelmstrasse", pag. 574 - è riportato in A. Nassaes, op. cit. pag. 295.

La situazione degli apparecchi dell'Aviazione Legionaria e di quella spagnola è tratta dalla sopracitata "Distribucion de la fuerzas aereas" dia 28 de Junio del 1938.

41) MAE, Spagna Fdg. B.9.

Invero l'embargo era ormai un puro paravento formale, violato da tutti i più importanti membri del Comitato del Non Intervento, inclusi gli stessi inglesi, che con pretto spirito mercantile permettevano ai loro armatori di arricchirsi trafficando con la Repubblica, nei cui bombardatissimi porti della Cataluña e del Levante mandavano allo sbaraglio vecchi piroscafi noleggiati a caro prezzo. La maggiore parte di queste navi era però inglese solo di nome. Infatti appartenevano a compagnie, appositamente create per incarico del governo repubblicano, dall'armatore Jack Bill Meyer, il quale controllava quasi tutto il traffico marittimo con la Repubblica (H. Thomas, op. cit. pag. 565).



Fiat BR.20 della 231ª Squadriglia del neocostituito XXXV Gruppo, in azione durante la battaglia del Levante.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Quattordici Savoia S.81 erano arrivati a Tudela il 12 luglio, seguiti all'indomani da cinque S.79, atterrati a Zaragoza Valenzuela e da sette Fiat BR.20 posatisi, il 18, sul campo di Puig Moreno.

Era la più consistente spedizione di bombardieri mai effettuata dalla Regia Aeronautica nell'arco di una sola settimana, ma chiudeva definitivamente le forniture di aerei da bombardamento alla Spagna.

Con i nuovi BR.20 fu costituita la 231ª Squadriglia Bombardamento Veloce, che confluisce con la 230ª (BR 20) e la 65ª (Breda 65) nel nuovo XXXV Gruppo Misto **Cicogne**. I nuovi arrivi consolidarono la preminenza qualitativa e numerica conseguita nel maggio dai reparti da bombardamento legionari. Posizione che venne conservata anche quando la Luftwaffe - tra la fine di luglio ed i primi di settembre - inviò in Spagna a piccoli lotti 25 nuovi Heinkel 111 E (42).

Nello stesso periodo la Regia Aeronautica inviò in Spagna dodici caccia CR.32 e due ricognitori Ro.37 per l'A.L., più trentacinque CR.32 per l'aviazione spagnola. Come al solito, i CR.32, furono ceduti agli spagnoli quasi interamente a credito. Il trasporto sino a Sevilla fu effettuato dai piroscafi **Aniene** e **Domene**, salpati da La Spezia il 7 luglio. Con i nuovi caccia, gli spagnoli colmarono i vuoti, aperti nelle loro squadriglie dai combattimenti e dai numerosi incidenti, e costituirono una settima squadriglia di caccia Fiat.

Il 12 luglio, giorno precedente la nuova offensiva nazionalista nel Levante, l'A.L. aveva eseguito una serie di voli di ricognizione. Savoia S.81, S.79, BR 20 e Ro.37 si erano mossi in lungo ed in largo sull'intero arco del fronte senza trovare opposizione dai caccia repubblicani.

I repubblicani avevano nella regione circa 150 velivoli, dei quali poco più di una trentina di bombardieri Tupolev SB 2. Dai reparti caccia erano quasi completamente spariti i piloti russi sostituiti, anche al comando dei reparti, da elementi spagnoli formati a Kirovabad od alla dura scuola della guerra. A differenza dei russi, costoro erano meno tecnici, ma molto più aggressivi e pericolosi, in quanto sprezzanti dei rischi e delle perdite in combattimento (43).

42) Air International, Vol 16, N° 6, pag. 302.

43) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 246. Per notizie sulla combattività dei piloti repubblicani spagnoli, l'A. si è riferito alla testimonianza del generale Aldo Remondino, già comandante dell'Asso di Bastoni dal 27 luglio 1938 al termine della guerra civile: Roma,

All'alba del 13 luglio, dopo il consueto prologo dell'artiglieria, le truppe dei generali Solchaga, Berti e Varela partirono all'attacco sostenute dal più imponente bombardamento aereo mai prima d'allora eseguito dall'Aviazione Legionaria. Ottantaquattro tonnellate di bombe sconvolsero le posizioni di Sarrión, Valbona, La Cruz e San Cristobal, e le stazioni ferroviarie di Albentosa e Rubielos, mentre le strade fra Sarrión ed Albentosa furono spazzate dai micidiali attacchi a volo radente degli aerei d'assalto.

Ogni autocolonna subì gli spietati mitragliamenti e spezzonamenti dei CR.32 del capitano Vosilla e dei Breda Ba.65 del capitano Fanali.

Fanali, richiamato in Italia e sostituito nel comando della squadriglia dal capitano Miotto, eseguì le sue due ultime azioni di guerra, nei giorni 13 e 14 luglio mitragliando e spezzonando colonne repubblicane sulla strada di Albentosa.

Sempre il 13, l'aviazione repubblicana tentò un bombardamento sulle truppe della **Littorio** le quali, occupata Sarrión nelle prime ore di combattimento, stavano rapidamente avanzando verso Albentosa. Sopra esse si presentarono alcuni Tupolev repubblicani, protetti da una forte scorta di "Rata" ad alta quota. Ma i bombardieri furono attaccati e dispersi dai vigilanti caccia del **Gamba di Ferro**. Caddero quattro "Rata", un "Martin Bomber" ed il CR.32 del sottotenente Mario Cenzi, schiantatosi al suolo nei pressi di Puebla de Valverde.

Nei giorni seguenti, l'attività aerea proseguì con immutata violenza, sebbene drammaticamente penalizzata dalle pessime condizioni atmosferiche. L'S.79 del tenente Giulio Giovine cozzò contro una cima montana occultata da basse nubi temporalesche nei pressi di Val de Linares. Era il prezzo pagato all'ardire dagli equipaggi degli S.79, i quali avevano sfidato il maltempo per colpire le strade attorno a Barracas ed ad Albentosa, a Sud della quale le loro bombe facevano saltare in aria un treno blindato.

Il 16, un'azione di mitragliamento su una colonna di carri armati ed automezzi sulla strada Barracas Viver, risultò micidiale per i CR delle **Frecce**. Un caccia precipitò in fiamme, un'altro atterrò fuori campo con il pilota ferito. Un proiettile della contraerea, spezzato il parabrezza dell'aereo di Vosilla, lo ferì al volto. Gli attacchi a volo radente, seppure di grande efficacia contro truppe autocolonne e corazzati nemici in movimento, si rivelavano estremamente costosi per i CR.32, privi di blindature e dotati di un vulnerabile motore raffreddato a liquido. Dall'aprile alla metà di luglio, la Squadriglia **Frecce** aveva perduto sei aerei e due piloti. Le possibilità di sopravvivenza nelle **Frecce** erano quattro volte inferiori alla media delle altre squadriglie caccia. Invece i solidi Breda Ba.65, migliori incassatori, rientravano alla base, anche se duramente colpiti.

Sino al 17, si ebbero pochi combattimenti con la caccia nemica. Le squadriglie di "Rata" erano momentaneamente a corto di velivoli, sebbene ne fossero arrivati 22 in primavera. In attesa di ricevere una rimessa di velivoli in montaggio ad Alicante, la 3ª Escuadrilla "Mosca" era rimasta con soli quattro apparecchi efficienti. Il giorno 17, l'intero Grupo 21 ("Mosca") era uscito in azione con appena nove caccia (44).

La critica situazione dell'Armata del Levante esigeva ogni sforzo da parte dell'Aeronautica Militare repubblicana. Il 18, con il C.T.V. arrivato d'impeto a pochi chilometri da Viver, quasi a contatto con la linea di difesa del Rio Palencia, l'11ª Escuadra de Caza repubblicana era obbligata a combattere, a qualsiasi prezzo. Una grossa formazione di caccia repubblicani fu mandata in azione, radunando tutti i velivoli in grado di volare: dodici "Chato" e venticinque "Rata". Due di questi ultimi, per la mancanza di ricambi, avevano dovuto decollare montando i motori di minore potenza impiegati sui "Chato".

Intorno alle 12.15, nel cielo fra Alcublas e Segorbe, i piloti repubblicani avvistavano due minacciose formazioni di caccia Fiat. Erano i CR.32 del XXIII, divisi in due nuclei scaglionati a 3600 e 4000 metri di quota, comandati rispettivamente da Zotti, di recente promosso al grado di tenente colonnello e dal maggiore Aldo Remondino, designato a succedergli al comando del gruppo.

Zotti attaccava per primo, picchiando sui "Chato". Più in alto Remondino in vigile attesa: "... guardavo sopra e sotto - sono parole di Remondino - per evitare sorprese. Scorsi in alto, alla mia destra una formazione di "Rata" mentre ci stava puntando con il favore della quota. Piegai immediatamente verso i "Rata", iniziando il combattimento, mentre sotto si svolgeva quello con i "Chato". Mitragliai il primo "Rata" che mi si parò davanti, ma fui a mia volta attaccato in coda da tre "Rata", che mi si levavano di torno per il tempestivo intervento di un CR.32. Mitragliai poi altri due "Rata" e mi portai a 3000 metri, donde avvistai un "Curtiss" sotto di me. Lo attaccai sparandogli da breve distanza, accompagnandolo fino quasi a terra (...) ebbi un altro combattimento con un "Rata", che però riuscì a sfilarsi in picchiata. Ritornato sulla zona del combattimento, non scorsi più velivoli avversari. Con altri due CR.32 atterrai a Teruel, non avendo carburante sufficiente per rientrare a Puig Moreno." (45).

44) La consegna di 22 Rata in marzo è segnalata da R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 1870. Per informazioni relative al 21º Grupo Mosca, vedere: F. Tarazona, op. cit. pag. 175.

45) Stralci da "Relazioni di combattimento" del maggiore Aldo Remondino 18/7/1938 - 10/2/1939, per concessione del generale Aldo Remondino. D'ora in avanti citate come: "Relazioni Gen. Remondino".

Bilancio del combattimento, secondo il telecifrato inviato da Bernasconi a Roma: “/ Abbattuti 5 “Curtiss” e 8 “Rata” e 2 “Rata” probabili. Non rientrati alla base capitano Raffi Antonio e tenente Frattini entrato in collisione (con) apparecchio nemico (e) lanciatisi (con) paracadute presso Alcublas/. / Altro pilota lanciatisi presso Segorbe /”. (46).

I piloti repubblicani riferirono di avere combattuto contro circa cento avversari, fra Messerschmitt 109 e Fiat. In realtà si erano scontrati con circa venticinque aerei Fiat legionari. I repubblicani asserirono di avere abbattuto nove Fiat e persino di un inesistente Bf.109; per contro ammisero la perdita di tre “Rata” e due “Chato” (47). In conclusione: cinque a tre per l’Aviazione Legionaria.

Le sporadiche puntate della caccia repubblicana avevano sino ad allora rimpinguato il carniere dei gruppi caccia legionari senza intralciare, nemmeno per un attimo, il costante ed implacabile martellamento dei bombardieri.

Dopo un paio di giorni di sosta per riordinare i reparti, il 20 luglio, il C.T.V. attaccava Jerica e Claudiel, fiancheggiato all’ala destra dal Corpo di Solchaga. Legionari e navarresi trovavano però un osso duro da rodere. Nel pomeriggio del 21, trecento pezzi d’artiglieria italiani aprivano un formidabile fuoco di preparazione al rinnovato assalto delle fanterie e dei carri legionari alle posizioni sulla riva destra del Rio Palancia, tra Viver e Jerica.

Le stesse posizioni erano state oggetto di due successivi attacchi condotti ogni volta da una cinquantina di bombardieri legionari, che nella giornata avevano scaricato complessivamente 80 tonnellate di bombe, colpendo pure la stazione di Segorbe ed alcune batterie contraeree.

Nel primo pomeriggio i CR.32 della Squadriglia **Frecce**, in crociera sulle linee, avevano intercettato e messo in fuga dieci “Rata”, mentre a tarda sera avevano sventato un attacco di “Katiuska”. Dopo il combattimento contro i “Rata”, il Fiat del sergente Giovanni Spilzi risultò disperso.

Alla vigilia della lungamente preparata offensiva sull’Ebro, il comando repubblicano ebbe alfine abbastanza aerei da rinforzare anche i reparti del Levante. In Francia, il governo di Léon Blum era caduto in maggio, ma il suo successore Edouard Daladier aveva lasciato aperta la frontiera, dalla quale, tra aprile e luglio erano transitati circa 300 aerei, di cui quasi 250 di fornitura russa.

I più recenti arrivi, alle soglie dell’estate, comprendevano 84 nuovissimi Super “Mosca” (I-16 tipo 10, con quattro mitragliatrici e motori più potenti) e sessanta “Chato”, ai quali si erano aggiunti i “Chato” prodotti dalle fabbriche di Sabadell ed Alicante. Inoltre i gruppi da bombardamento avevano appena ricevuto ventiquattro nuovi Tupolev SB 2 e otto Polikarpov R-Z (48).

Affinché la sorpresa sull’Ebro riuscisse, i bombardieri repubblicani erano stati lanciati in massa sul fronte del Levante. Da tempo non si erano viste formazioni così numerose di Tupolev SB 2, protette da dozzine di caccia. I nazionalisti dovevano avere l’impressione che la Repubblica stava giocando le sue migliori carte nella difesa di Valencia.

Nella seconda metà di luglio, mentre il C.T.V. e le divisioni di Solchaga e Valiño erano quasi pronte al balzo finale su Valencia, grandi stormi di velivoli si diedero battaglia nei cieli del Levante. Il XXIII Gruppo Caccia, ora al comando di Remondino, sostenne durissimi combattimenti con preponderanti forze avversarie nei giorni 22, 23 e 27. Il primo combattimento, con soli undici CR.32 contro diciotto Tupolev e quarantacinque “Rata” e “Chato”, l’ultimo mentre già era in pieno sviluppo l’offensiva sull’Ebro. Negli scontri, il gruppo abbatté due “Rata”, un “Chato” ed un Tupolev SB 2, pagati però al carissimo prezzo di quattro CR.32 ed altrettanti piloti.

Nei medesimi giorni la caccia tedesca reclamava quattro vittorie, contro la perdita di un solo Messerschmitt.

La battaglia sull’Ebro, magistralmente iniziata dai repubblicani nella notte sul 25 luglio, arrestava definitivamente l’offensiva nel Levante.

Nei dodici giorni della battaglia per Valencia, il C.T.V. era avanzato di cinquanta chilometri, catturando circa 2.000 prigionieri, mentre l’Aviazione Legionaria aveva effettuato 2808 missioni, con un totale di 758 tonnellate di bombe lanciate e 14 aerei nemici abbattuti in combattimento. Essa aveva, per parte sua, accusato la perdita di 11 CR.32, di cui 8 in combattimento.

46) Il terzo pilota legionario abbattuto era il sergente Vestrini Danilo, salvatosi con il paracadute, fu catturato e rimpatriato al termine della guerra. Identica la sorte del capitano Raffi scampato col paracadute e catturato nei pressi di Alcublas, mentre il tenente Giorgio Frattini, in un primo tempo dato per disperso, risultò poi deceduto, ma non ne fu ritrovata la salma. (Tel. BASA MAE Spagna, Fdg. B.207).

47) F. Tarazona, op. cit. pag. 178.

48) R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 1870. J. Salas Larrazabal, “Intervencion extranjera...” pag. 429.

Dal 9 marzo - giorno in cui era iniziata la vittoriosa battaglia d'Aragona - al 25 luglio - in cui si era concluso questo intenso ciclo operativo - la Caccia Legionaria aveva sicuramente distrutto cinquantadue velivoli (27 "Chato", 22 "Rata" e 3 Tupolev SB-2). Tuttavia, molto probabilmente, ne distrusse o danneggiò gravemente in combattimento, quasi altrettanti, senza contare quelli distrutti e danneggiati a terra sugli aeroporti repubblicani dai bombardieri legionari. Nello stesso periodo 38 aerei legionari erano stati perduti in azione (49).

Le forze aeree sino ad allora impiegate nel Levante, vennero rapidamente gettate sul fronte dell'Ebro, nella più impegnativa prova mai prima affrontata dagli aviatori di entrambe le parti: non ancora l'ultima, ma la prima delle ultime

49) Le perdite legionarie furono: 29 Fiat CR 32, 3 Savoia S.79, 1 Ro 37 ed 2 Breda Ba 65 (elaborazione dell'A. da "Diario attività giornaliera Aviazione Legionaria del Continente", MDA OMS, Cart 64/B). Le perdite repubblicane elencate nelle op. cit. di A. G. Lacalle, F. Tarazona P. P. Laureau sono in alcuni casi sottostimate (n. d. A.).

PARTE SETTIMA

Capitolo XXI

LA BATTAGLIA DELL'EBRO

Il passaggio dell'Ebro - La battaglia di logoramento - Il disimpegno russo - Il canto del cigno delle rosse ali della Repubblica - Caccia in battaglia -
L'Ejercito Popular de la Republica abbandona la lotta.

Capitolo XXII

L'AVIAZIONE DELLE BALEARI

L'artiglio dei "Falchi" nel fianco della Repubblica - Bombardamenti su porti ed obiettivi strategici - La verità sul bombardamento italiano di Barcelona - Le operazioni dell'ultimo anno di guerra.

Capitolo XXIII

CONQUISTA DELLA CATALUÑA E FINE DELLA GUERRA

Un "siluro" per Bernasconi (La questione della dipendenza operativa dell'Aviazione Legionaria al nodo finale) -
L'ultima battaglia - La fine della Cataluña - L'epilogo.

LA BATTAGLIA DELL'EBRO

Il passaggio dell'Ebro

Nella notte fra il 24 ed il 25 luglio, gruppi di barche si staccarono dalla riva sinistra dell'Ebro e scivolarono in silenzio sulle acque del fiume sino all'opposta sponda. Frotte d'armati balzarono rapide dalle imbarcazioni e, sopraffatti i radi posti di guardia, dilagarono in territorio nazionalista, quasi senza trovare resistenza.

L'azione, attuata di sorpresa e senza alcuna preparazione dall'Esercito dell'Ebro agli ordini del comunista Modesto, ebbe pieno successo. Il fiume fu valicato dal V Corpo di Lister, dal XV Corpo di Tagueña e da una parte del XII Corpo di Vega: le migliori truppe repubblicane, reduci da tre mesi di intenso addestramento, allenate sia alle tecniche di combattimento notturno sia al passaggio di corsi d'acqua.

Il fronte di attacco comprendeva i 100 chilometri dell'arco di fiume fra Mequinenza ed Amposta. Il fiume venne attraversato con una certa facilità fra Fayon e Benifallet e con alcune difficoltà a Mequinenza, mentre ad Amposta fu il disastro. In quest'ultima località l'attacco aveva solo scopi diversivi, tuttavia esso costò la distruzione di parte della XIV Brigata Internazionale franco-belga. Appena arrivati sull'altra riva, gli uomini del battaglione **Commune de Paris** furono duramente contrattaccati ed obbligati a ripassare il fiume lasciandosi alle spalle 700 compagni fra morti e feriti, più l'intera dotazione di materiale pesante.

Fra Fayon e Benifallet invece, dopo avere schiacciato gli avamposti nazionalisti, i reparti dilagarono velocemente nelle retrovie della 50ª Divisione. La 50ª apparteneva al Corpo Marocchino comandato dal generale Yagüe, da pochi giorni responsabile della difesa della riva destra dell'Ebro. Il bollente condottiero nazionalista doveva coprire l'intero settore da Mequinenza al mare con appena tre divisioni: due in prima linea, e la terza, la ottima 13ª Divisione marocchina, in riserva nelle retrovie.

La posizione della 50ª Divisione nell'ansa di Gandesa era particolarmente esposta, ma a Yagüe era mancato il tempo per modificarla.

L'attacco repubblicano era stato previsto dai servizi d'informazione italiani e lo stesso Yagüe, venutone a conoscenza, aveva sollecitato rinforzi al Quartiere Generale di Franco. Richiesta respinta in quanto tutte forze erano impegnate nel Levante, ove l'offensiva stava per conseguire sostanziosi successi, dopo mesi di vani sforzi (1).

Quantunque già sull'avviso, i comandi della 50ª Divisione si erano fatti cogliere letteralmente "con i calzoni in mano". Molti ufficiali franchisti erano stati catturati in pigiama mentre riposavano tranquilli nelle case dei primi villaggi occupati (2).

Appena raggiunta la riva destra, i genieri repubblicani avevano alacremente iniziato il montaggio di ponti e passerelle, nonché la costruzione delle strade e rampe per accedervi. Gli attaccanti disponevano complessivamente di dodici ponti di grande e media portata - alcuni fabbricati a Barcelona ed altri provenienti direttamente dai depositi dell'esercito francese - senza contare le leggere passerelle atte esclusivamente al transito di uomini.

1) J. Coverdale, op. cit. pag. 331. J. Salas Larrazabal op. cit. pag. 254.

2) Francesco Fausto Nitti, "Il maggiore è un rosso", Einaudi Torino, 3/8/1974, pag. 174.

Fino dalle prime luci dell'alba ricognitori Dornier 17 della Condor avevano sorvolato le teste di ponte repubblicane. Un CR.32 legionario aveva effettuato una ricognizione a vista sulla zona Mora del Ebro-Flix. Alle nove del mattino del 25, l'aviazione aveva già eseguito i primi attacchi a Nord di Benifallet, contro i soldati del V Corpo.

Il più massiccio attacco aereo della mattinata sopra i ponti di barche di Flix e Vinebre fu portato da venti bombardieri S.81 del 21° Stormo guidati dal colonnello Del Lupo. Intorno alle 14,00 erano entrati in azione anche i BR.20 ed Breda Ba.65 del XXXV Gruppo Misto. Prima di sera l'A.L. aveva già lanciato più di 30 tonnellate di bombe su ponti, passerelle e rampe d'accesso.

La violenta e tempestiva reazione dell'Aviazione Legionaria aveva spezzato alcuni ponti e notevolmente intralciato il trasferimento di uomini e mezzi sulla sponda destra del fiume, ponendo subito una seria ipoteca sul successo dell'avanzata repubblicana.

Il primo attacco in picchiata di tre Breda 65 con bombe da 100 Kg. aveva messo fuori uso il ponte di Ascò. Una successiva incursione di sei Breda 65 sulle vie d'accesso allo stesso ponte aveva fatto terra bruciata di alcune migliaia di metri quadrati tutto attorno. Dopo avere seminato una raffica di 1.000 spezzoni da 2 Kg., i Breda si erano abbassati a mitragliare truppe ed automezzi, sfidando il micidiale fuoco di sbarramento degli Oerlikon da 20mm e delle mitragliatrici quadrate russe (3).

I rifornimenti, destinati a transitare per Ascò, avevano dovuto essere dirottati sui ponti di Flix e di Mora del Ebro, allungando il tragitto di oltre 100 Km.; sicché i soldati della XI Brigata Internazionale erano rimasti senza artiglieria ed a corto di munizioni, proprio mentre erano alle porte di Gandesa, principale obiettivo della loro prima giornata d'offensiva.

Il ponte di Ginestar era invece stato interrotto, intorno alle 14, dalle bombe dei BR.20, immediatamente dopo il passaggio di alcuni carri armati e di parte dell'artiglieria della 35ª Divisione Internazionale (4).

Con incessante lavoro, i genieri repubblicani ripararono i danni nella notte, ma il trasferimento sulla riva destra di parte dell'armamento pesante del XV Corpo subì un ritardo di molte ore.

A sera il XV Corpo aveva raggiunto una linea che toccava Fayon, Corbera e Gandesa, ma aveva mancato di impadronirsi di Gandesa. Nel frattempo, alla sua sinistra reparti del V Corpo di Lister, dopo avere cinto d'assedio il presidio nazionalista di Mora del Ebro, erano avanzati di oltre 20 chilometri, arrivando sulle cime dei monti Pandols e Caballs.

Più a Nord, fra Mequinenza e Fayon, la 42ª Divisione aveva occupato una testa di ponte larga una dozzina di chilometri e profonda dieci.

I progressi della prima giornata erano stati notevoli. Alle distruzioni dei bombardamenti aerei, l'armata repubblicana aveva opposto una ampia dotazione di materiale da ponte, inoltre aveva varato nel fiume molti grandi zatteroni da traghetto, facili da occultare ed ancor più difficili da distruggere.

Quantunque vittorioso, l'Ejército del Ebro era però in ritardo sulla tabella di marcia. Per colpa degli attacchi aerei, ma anche degli indugi nel lancio dei ponti e delle carenze organizzative, una consistente parte dell'armamento pesante era stata trattenuta al di là del fiume.

Quando all'indomani, Lister aveva tentato di perforare la linea di difesa improvvisata davanti a Gandesa dalla 13ª Divisione - unica riserva a disposizione di Yagüe - la mancanza di carri ed artiglieria si era rivelata fatale. La battuta d'arresto imposta a Lister aveva dato ad altre divisioni nazionaliste il tempo di accorrere nel settore minacciato.

Nelle azioni del 25, l'Aviazione Legionaria aveva tuttavia pagato un tributo alla fortissima contraerea dell'Esercito dell'Ebro.

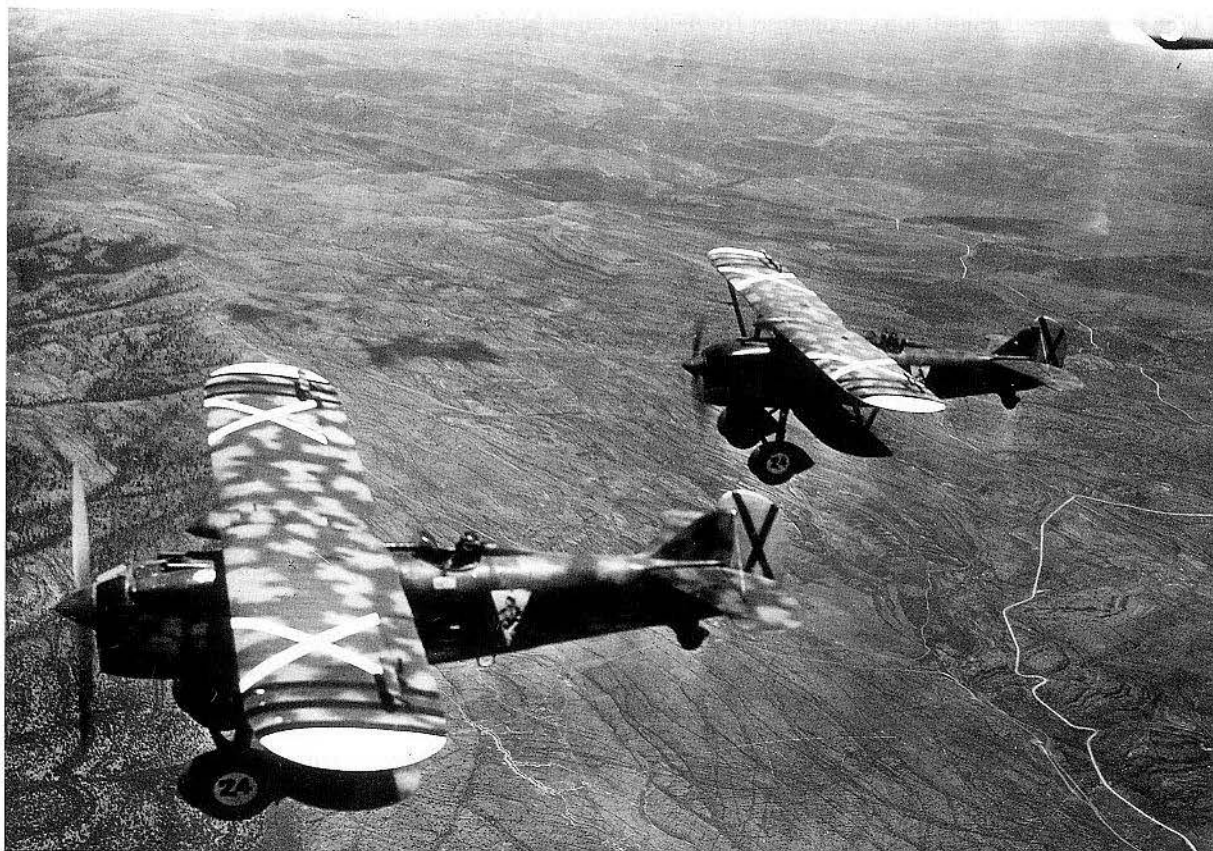
A difesa della zona dei ponti era schierata una intera brigata DECA (Defensa Contraerea) forte di sette gruppi di batterie - ognuno con nove cannoni russi da 76,2mm - di undici gruppi di cannoncini automatici, fra Bofors da 40 mm (svedesi) e Oerlikon da 20 mm (svizzeri) - ognuno con dodici armi - e di cinque compagnie di mitragliatrici quadrate russe, per un totale di 195 pezzi e 30 complessi quadriarma (5).

Lo sbarramento antiaereo affrontato dagli aerei legionari era dunque, quanto ad potenza, paragonabile alle migliori concentrazioni realizzate dalla celebre "Flak" tedesca durante la Seconda Guerra Mondiale.

3) Il ponte di Ascò fu distrutto dai Breda Ba.65 il 25/7/38. Il successo dei Ba.65 è confermato da Henriquez Coubin: "La batalla del Ebro", pag. 139 (riportato da A. Nassaes, op. cit. pag. 311). Altre informazioni sulle azioni dei Breda Ba.65 del 25/7/38 si trovano nel Telegramma BASA 0164 del 26/7/1938 (MAE Spagna Fdg. B. 118) ed in: G. Garelo "Il Breda Ba.65 e l'Aviazione d'Assalto", Edizioni dell'Ateneo Bizzarri, Roma, aprile 1980, pag. 163.

4) A. Castells, op. cit., pag. 353.

5) R. Salas Larrazabal, op. cit., pag. 1977.



CR.32 della 24^a sq. Cucaracha alla battaglia dell'Ebro. (Aeronautica Militare Fototeca)

L'alta quota d'attacco aveva protetto i lenti S.81, ma due pattuglie di tre BR.20, in azione su Ascò a 2500 metri di quota, si erano messe alla portata sia dei cannoni sia dei cannoncini automatici. Poco dopo il lancio, un proiettile da 76,2 mm aveva colpito in pieno il BR.20 del capo formazione, capitano Lamberto Fruttini, comandante della 230^a Squadriglia.

La granata, dopo avere attraversato un longerone e squartato il sergente montatore Francesco Ferrucci, era esplosa all'interno della fusoliera facendone saltare una intera fiancata.

Alla sinistra di Fruttini, volava il BR.20 del tenente Augusto Grassi. Dal suo posto di pilotaggio, Grassi aveva visto il portello laterale dell'aereo del comandante staccarsi all'improvviso e roteare in aria. Dopo qualche istante si era visto, in piedi sul vano del portello, il tenente Bertelli che evidentemente si accingeva a lanciarsi col paracadute. Per qualche minuto ancora il BR.20 di Fruttini aveva proseguito il volo in assetto di pattuglia, poi aveva perso quota. Era chiaro che Fruttini tentava di portarsi il più possibile lontano dalle linee nemiche per paracadutare l'equipaggio in territorio amico (6).

Tre specialisti ed il tenente Bertelli sfuggirono alla cattura lanciandosi entro le linee nazionaliste. L'ultimo a lanciarsi fu Bertelli, da meno di 300 metri, mentre Fruttini, coadiuvato dal maresciallo pilota Arnaldo Moro, teneva ancora precariamente l'aereo in linea di volo. Un attimo dopo il BR esplose toccando il suolo nei pressi di Poblà de Masaluca.

Il brillante spezzonamento sui ponti di barche di Ascò, era invece costato l'abbattimento del Breda 65 del tenente Piccolomini. Ripetutamente colpito, con l'aereo ridotto ad un setaccio ed un braccio ferito, il pilota era riuscito a tenersi in volo sino oltre le linee, atterrando poi nei pressi di Gandesa.

Nonostante gli attacchi aerei, sembrava che la rapidissima avanzata dei repubblicani non potesse essere contenuta. Dalla testa di ponte di Mequinenza, le avanguardie del XV Corpo erano a non più di una ventina di chilometri dal campo di Caspe, sede del XVI Gruppo **Cucaracha**. Neppure la base del XXXV Gruppo a Puig Moreno poteva considerarsi sicura.

6) Lettera all'A. del colonnello Augusto Grassi, Pisa 6/11/1981.

Nella mattina del 25, un Dornier 17 della Condor aveva sorvolato Caspe, lanciando sul campo un messaggio annunciante la rottura del fronte. Contemporaneamente era giunta notizia che i repubblicani avevano superato il valico di Atus. Da lì a Caspe, il terreno pianeggiante non offriva appigli alla difesa. Non si sapeva come i repubblicani potevano essere arrestati, visto che la 50^a divisione si era dissolta come neve al sole (7).

Tuttavia, in due anni di guerra l'Esercito Popular de la Republica non aveva ancora imparato l'arte di manovrare sul campo di battaglia.

I cento ottimi e veloci carri medi BT-5, versione russa del Christie americano, appena ricevuti dall'URSS, invece essere in testa alle avanguardie, non avevano ancora passato l'Ebro, che avrebbero poi valicato con due giorni di ritardo ed in piccoli gruppi divisi fra varie unità di fanteria.

Per ventiquattro ore le truppe repubblicane, arrestate davanti a Gandesa, avevano invano atteso i carri e le artiglierie per proseguire l'avanzata. All'indomani, invece di tentare un aggiramento della posizione, i repubblicani si erano risolti ad attaccarla frontalmente con la 35^a Divisione Internazionale, fiancheggiata dall'11^a e dalla 16^a divisione.

Ma torniamo alla serata del 25, quando tutto faceva ancora prevedere che i repubblicani sarebbero avanzati ulteriormente, tagliando fuori i campi dell'Aviazione Legionaria di Caspe e Puig Moreno.

Il generale Bernasconi, comandante dell'Aviazione Legionaria - sebbene convinto che i nazionalisti non avessero possibilità di arrestare il nemico che minacciava i campi dell'A.L. - aveva ordinato ai caccia del XVI Gruppo ed ai bombardieri del XXXV di proseguire le azioni da Caspe e da Puig Moreno sino al tramonto del 25, indi di trasferirsi sul campo di Zaragoza-Valenzuela (8).

A notte fatta, trenta CR.32, undici BR.20 ed otto Breda 65 raggiunsero la nuova destinazione insieme a 110 specialisti. Tuttavia, nella giornata del 25, molti BR.20 avevano compiuto da Puig Moreno sinanche tre missioni. Uno degli ultimi BR.20 a lasciare la base era stato quello del tenente Grassi. Rientrato a Puig Moreno alle 19,40 da una ricognizione sulla linea Fayon Mequinenza Caspe, Grassi era nuovamente decollato un'ora dopo per atterrare poi a Valenzuela alla luce dei fari (9).

All'indomani, una ininterrotta serie di incursioni dei bombardieri italiani, tedeschi e spagnoli interruppe i sei ponti in funzione sull'Ebro e bloccò per alcune ore l'afflusso di rinforzi e materiale pesante al V ed il XV Corpo d'Esercito. L'Aviazione Legionaria aveva lanciato 61 tonnellate di bombe. All'opera dei bombardieri si era aggiunta l'onda di piena, provocata dall'apertura, per ordine del comando nazionalista, delle paratoie dei bacini idroelettrici a monte dell'ansa di Gandesa. La valanga d'acqua aveva spezzato alcune passerelle ed aveva complicato il già difficile lavoro dei genieri repubblicani.

Nel frattempo i repubblicani erano ancora fermi davanti a Gandesa. I rinnovati assalti della 35^a D.I. non avevano ottenuto alcun risultato, anche perché sostenuti dal solo armamento leggero della fanteria e da pezzi d'accompagnamento di piccolo calibro. Il 27 luglio, i primi carri avevano infine attraversato l'Ebro, insieme all'artiglieria di corpo d'esercito, ma contemporaneamente stavano entrando in linea i primi scaglioni di otto divisioni nazionaliste tolte dalla riserva generale e dai fronti Sud e del Levante.

Cessato l'immediato pericolo, nel pomeriggio del 26, i CR.32 della **Cucaracha** erano rientrati a Caspe e, ventiquattro ore dopo, pure i BR.20 ed i Ba.65 erano tornati a Puig Moreno.

All'indomani i BR.20 avevano ripreso le missioni con un bombardamento su Jerica, sul fronte di Valencia, dove l'attività aerea continuava intensa da parte sia dell'A.L. legionaria sia dell'aviazione repubblicana. Sebbene l'asse principale delle operazioni fosse ormai decisamente spostato sull'Ebro, i repubblicani tenevano ancora sul fronte di Valencia quasi tutte le squadriglie di "Rata" e buona parte dei "Chato" (10).

Il comando repubblicano non era ancora convinto che il suo attacco sull'Ebro avrebbe indotto Franco a sospendere l'offensiva su Valencia, dove i nazionalisti stavano facendo progressi. Ignorava infatti di essere riuscito, per la terza volta nel corso della guerra, a condizionare i disegni strategici di Franco inducendolo a sospendere un'offensiva in pieno sviluppo e vicina al successo.

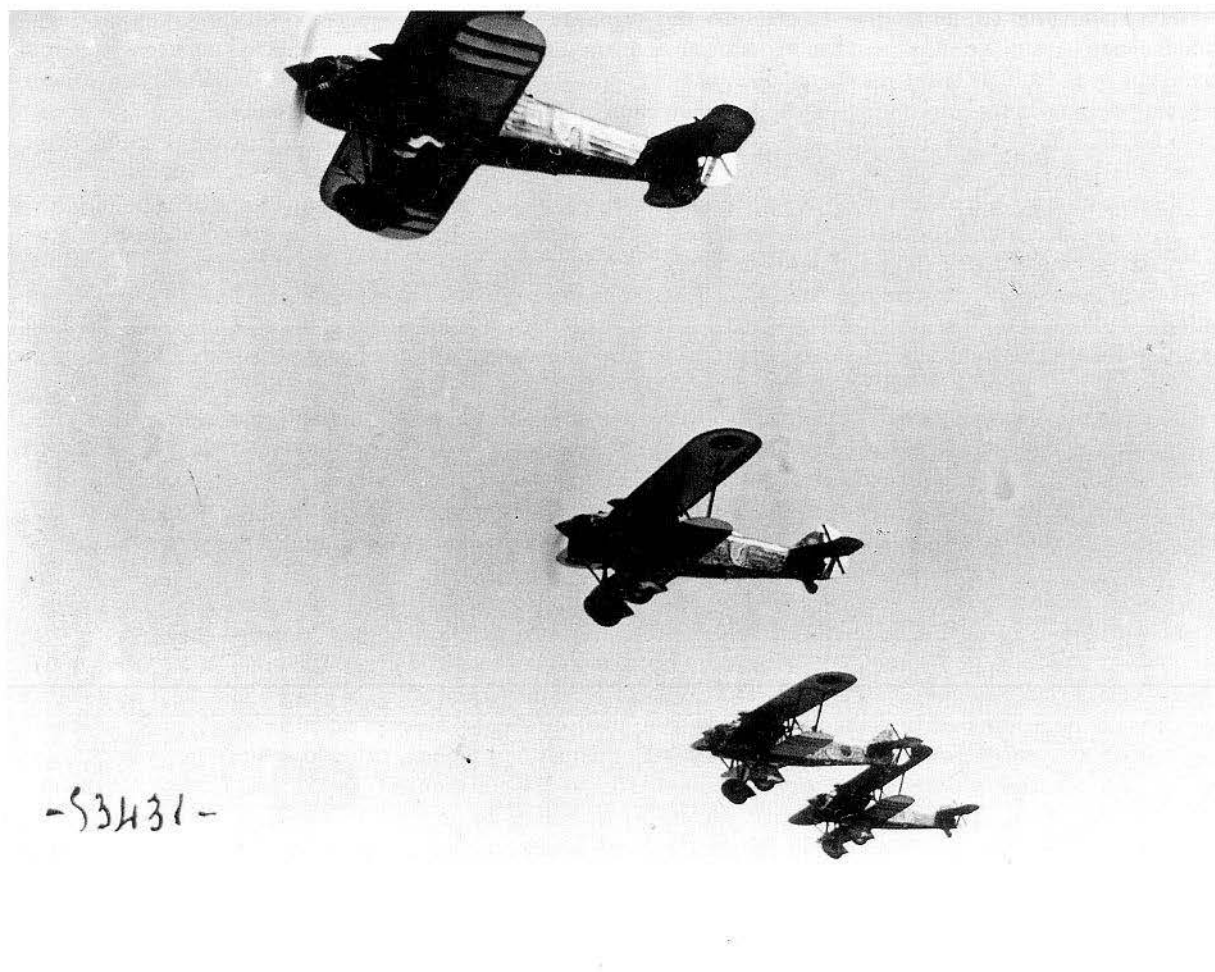
L'ultimo importante combattimento aereo sul fronte di Valencia ebbe luogo nel tardo pomeriggio del 27 luglio, sopra Teresa. Ventuno Fiat dell'**Asso di Bastoni**, divisi in due scaglioni, al comando del maggiore Remondino, affrontarono complessivamente ventitré "Rata" ed una ventina di "Chato" in tre successivi scontri, che costituiscono un esempio della tattica di combattimento della caccia legionaria.

7) A. Nassaes, op. cit., pag. 308.

8) Gli eventi relativi all'A.L. durante la battaglia dell'Ebro sono documentati da "Attività giornaliera Aviazione Legionaria del Continente" (MDA OMS Cart. 64/B), altre documentazioni sono esplicitamente indicate. In merito al trasferimento dell'A.L. nella sera del 25/7/38 vedere: Telegramma del generale Bernasconi al Ministero dell'Aeronautica, 26/7/1938 (MAE, Spagna Fdg B. 118).

9) Documenti di volo del tenente Augusto Grassi, 131^a Squadriglia BR 20.

10) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 257.



CR.32 del VI Gruppo "Gamba di Ferro". (Aeronautica Militare Fototeca)

Il primo combattimento ebbe luogo circa sulla verticale della strada Barracas - Candel. Avvistata una formazione di 18 "Rata", più alta dei Fiat, Remondino cabrò leggermente portando i suoi aerei a ponente, fra i "Rata" ed il sole, poi puntò sul nemico in rotta di collisione. Appena arrivato a tiro, iniziò il mitragliamento di prua. Intanto la distanza fra le due formazioni diminuiva ad una velocità di circa 700 chilometri all'ora.

I piloti dei "Rata" si accorsero dell'attacco quando videro arrivare dalla parte del sole un impressionante sciame di punti rosso vivo. Traccianti da 12,7 mm saettavano nell'aria puntando dritte sui repubblicani.

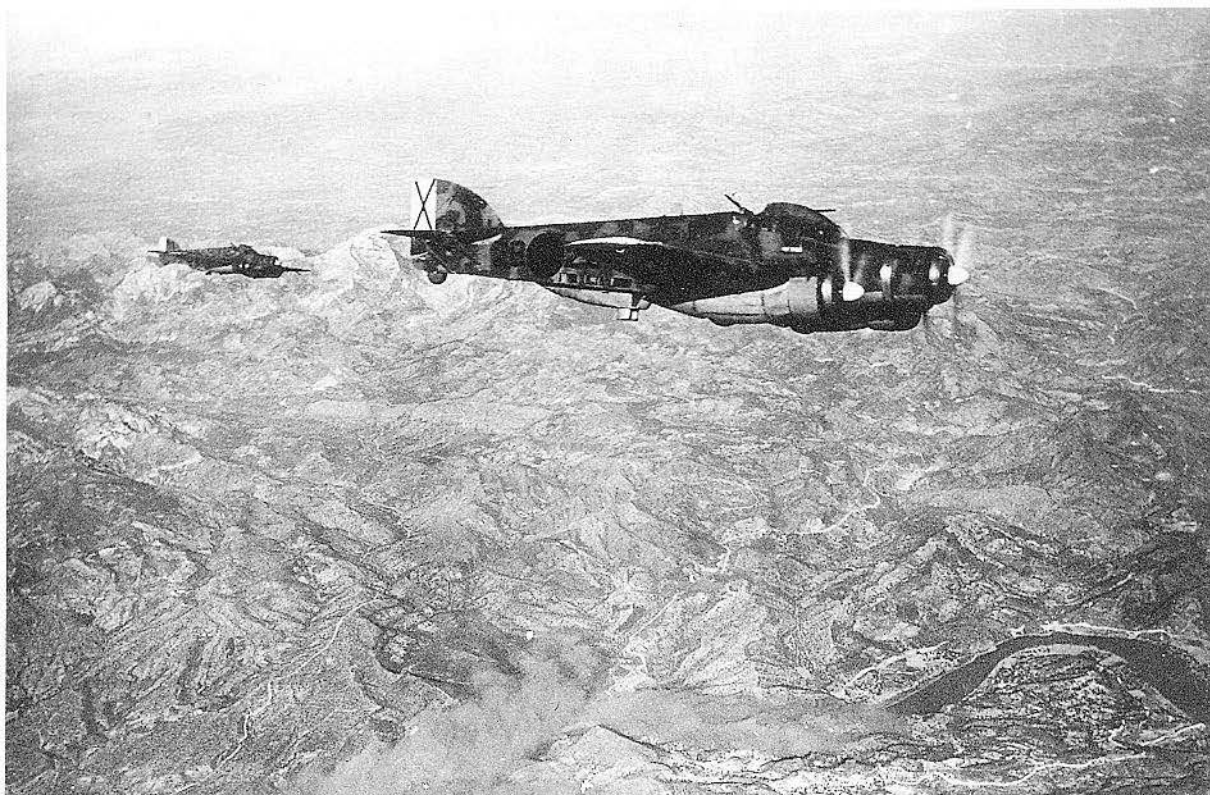
In meno di tre secondi di fuoco, due "Rata" furono mortalmente colpiti. L'attacco frontale scompaginò la formazione dei "Rata", che piegarono a Sud sottraendosi al combattimento.

Ricomposta la formazione, Remondino stava guidando i suoi nuovamente verso Teresa, quando vide sotto di sé una ventina di "Curtiss", che immediatamente attaccò con il primo scaglione in vantaggio di quota. Mentre stava mitragliando un "Curtiss", Remondino fu affrontato da altri due "Curtiss", ai quali si sottrasse con una picchiata a tutto motore sin quasi sulle sottostanti linee. Ritornato in quota con una ripida cabrata, Remondino radunò la sua formazione e riprese la crociera, attaccando e poi disperdendo una seconda formazione di cinque "Rata".

Tutti i combattimenti erano stati sostenuti dal solo primo scaglione del XXIII Gruppo, mentre il secondo scaglione, comandato dal capitano Calosso, si era tenuto in alto per controllare la situazione; pronto ad intervenire se necessario (11).

Bilancio del combattimento: due "Rata" ed un "Curtiss" abbattuti; perduto ad opera dei "Curtiss" il CR del

11) Relazione combattimenti XXIII Gr. del Generale Aldo Remondino



Battaglia dell'Ebro. S.79 in azione contro i ponti di Flix. L'ansa del fiume (visibile in basso a destra) è parzialmente coperta dai fumogeni, per ostacolare il puntamento dei bombardieri.
(foto Ugo Accorsi)

tenente Luigi Borgogno. L'aviazione repubblicana aveva errato trattenendo sul fronte di Valencia il grosso delle proprie forze caccia. Nei giorni 25 e 26, le truppe che avevano passato l'Ebro rimasero senza difesa contro i pesanti bombardamenti aerei, proprio mentre erano in crisi per la momentanea deficienza di armamento pesante. L'unico appoggio aereo fu loro dato da una squadriglia di "Delfin" Grumman GE-23 del Grupo 28 al comando del capitano Allende e da alcuni "Natacha", che però eseguirono prevalentemente ricognizioni (12).

Il 25 ed il 26, la caccia nazionalista sull'Ebro era relativamente debole (30 CR.32 a Caspe, e circa altrettanti Messerschmitt Bf.109 B e C a La Cenia). Quindi la caccia repubblicana - ancora forte dei 130 aerei delle sette squadriglie "Mosca" e delle quattro squadriglie "Chato" - avrebbe potuto conquistare una temporanea superiorità aerea nel momento cruciale, tenendo alla larga i bombardieri nemici, almeno per le ventiquattrore occorrenti all'Ejército del Ebro per trasferire carri ed armamento pesante sull'altra sponda del fiume.

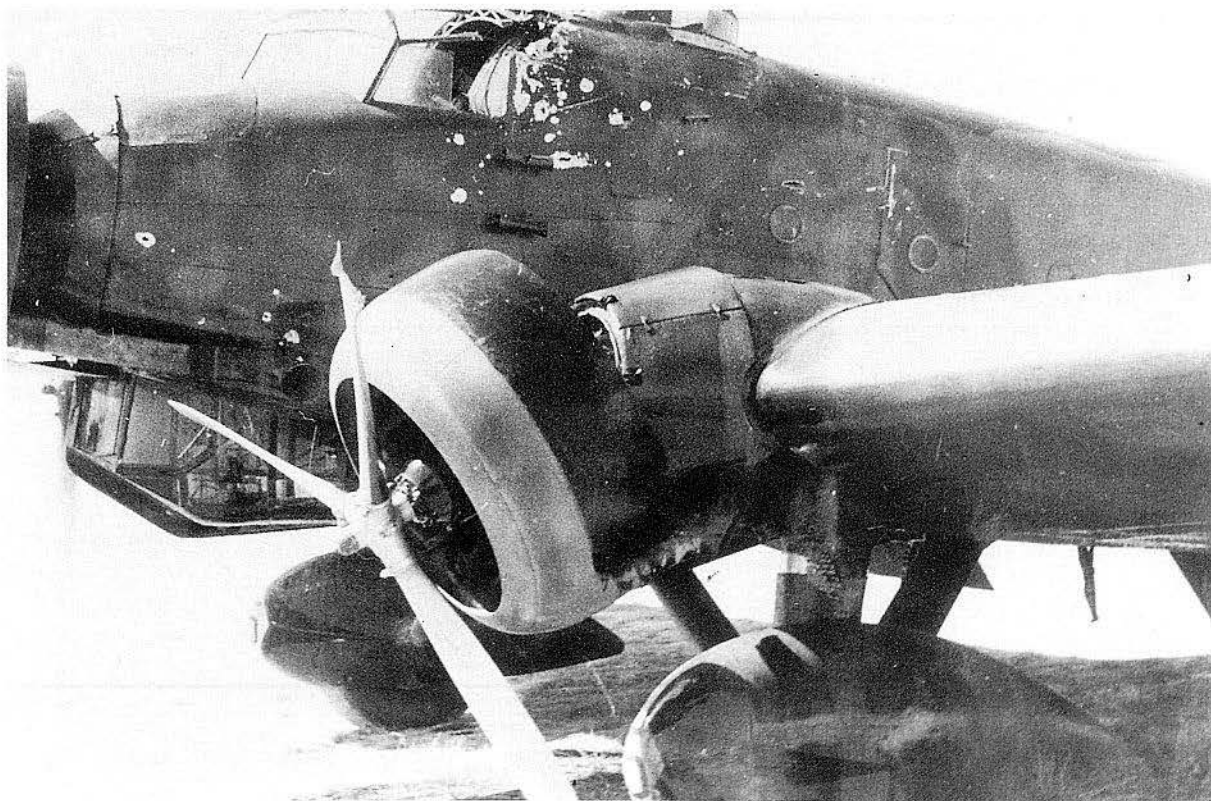
Il grosso delle squadriglie repubblicane fu trasferito sul fronte dell'Ebro fra il 30 luglio ed il 3 agosto. I piloti della 3ª Escuadrilla "Mosca" andarono invece a Figueras a ritirare dodici nuovissimi "Super Mosca" (Polikarpov I-16 tipo 10).

Le generose forniture arrivate dall'URSS attraverso la frontiera francese avevano permesso ai repubblicani di armare una settima squadriglia di "Rata", con equipaggi interamente spagnoli. Ormai l'aviazione repubblicana era quasi integralmente affidata ad elementi nazionali. Solo le squadriglie 2ª e 5ª "Mosca" erano ancora pilotate da russi, mentre i piloti di altre nazionalità erano completamente spariti dai reparti da combattimento repubblicani (13).

Nell'aviazione nazionalista invece, gli elementi spagnoli equipaggiavano appena un terzo delle squadriglie da caccia e da bombardamento del continente, e nessuna delle quattro squadriglie da bombardamento e delle due da caccia esistenti alle Baleari.

12) R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 1998.

13) J. Salas Larrazabal, op. cit., pag. 257.



3 agosto 1938. Savoia S.81 del XXIV Gruppo rientrato alla base semidemolito da un obice contraereo. L'esplosione lanciò nel vuoto il secondo pilota, serg. Giovannetti (Giannini). Salvato dal paracadute, Giovannetti, fu catturato e rimpatriò al termine della guerra. (Aeronautica Militare Fototeca)

La battaglia di logoramento

Sul fronte dell'Ebro, mentre i bombardamenti aerei italiani, tedeschi e spagnoli avevano registrato un'impressionante crescendo, le capacità offensive dell'esercito repubblicano si erano esaurite dopo appena un paio di giorni di combattimenti. Secondo il generale Vicente Rojo, stratega dell'offensiva, lo sconcertante calo di rendimento delle divisioni repubblicane era stato determinato dal mancato passaggio sull'altra sponda dell'Ebro di abbastanza carri ed artiglieria per appoggiare l'azione della fanteria. Il colonnello Modesto, comandante dell'Ejército de l'Ebro, aggiunse pure che aveva pesato molto l'assenza di appoggio aereo alle truppe combattenti (14).

Come a Brunete nel luglio precedente, i soldati repubblicani erano passati in quarantotto ore dall'offensiva alla difensiva. Mano alla vanghetta, avevano dovuto scavare chilometri di trincee per difendere quanto avevano conquistato nei primi due giorni di battaglia: una zona larga circa trentadue chilometri per venti di profondità.

A causa degli attacchi aerei, il traffico tra le due sponde dell'Ebro si era prevalentemente ridotto alle ore notturne; di giorno i ponti, che ancora non erano stati interrotti dal bombardamento quotidiano, erano attraversati velocemente ed alla spicciolata. Ambedue le rive del fiume, nelle zone circostanti i ponti e le rampe d'accesso, avevano assunto un aspetto lunare: il terreno, butterato dai crateri delle bombe, costituiva di per se stesso un ostacolo al transito di uomini e veicoli (15).

14) R. Salas Larrazabal, op. cit., pag. 1997-1998. E' da notare che Modesto, benché comandante d'Armata, aveva il grado di colonnello. Infatti nei ranghi dell'esercito repubblicano, ai militari non di carriera, non era concesso un grado superiore a quello di maggiore. Il grado di Modesto era quindi una eccezione.

15) F. F. Nitti, op. cit., pag 172.

A partire dal 1° agosto la 13ª Divisione marocchina, sostenuta dai primi battaglioni accorsi sull'Ebro, era partita al contrattacco davanti a Gandesa. L'Aviazione Legionaria aveva collaborato con massicci bombardamenti.

In tre giorni 128 tonnellate di bombe italiane avevano sconvolto tutti i punti di passaggio del fiume individuati dalla ricognizione aerea. I ponti di Flix erano stati ripetutamente interrotti, ma in poche ore erano di nuovo in funzione, ripristinati dall'eroico e ostinato lavoro dei genieri repubblicani.

Le squadriglie da bombardamento e da assalto delle tre aviazioni incombevano incessanti sull'intero arco di fiume dell'ansa di Gandesa. Per tre settimane consecutive, una pioggia di bombe si abbatté sui ponti ed attorno ad essi, colpendo le zone limitrofe rigurgitanti materiale bellico e reparti di rincalzo in attesa di passare sull'altra riva. Parte delle bombe era riservata alle batterie contraeree, che però sembravano non soffrirne.

Anzi, lo sbarramento di fuoco sopra i ponti si era fatto mano mano più preciso, tanto che i bombardieri legionari avevano dovuto elevare gradualmente la quota di lancio sino a 6.000 metri, invece dei 3000-4000 metri tenuti durante le azioni dei primi giorni. Con questo provvedimento le loro perdite si ridussero praticamente a zero..

Nei tre mesi seguenti nessun bombardiere legionario fu abbattuto dalla contraerea; alcuni furono colpiti, ma rientrarono alle basi, seppure con danni abbastanza estesi.

Il 3 agosto, un S.81 del XXI Gruppo, reduce da un fortunato bombardamento da 5400 metri di quota sopra i ponti di Flix, atterrò regolarmente sul campo di Caspe, nonostante una granata da 76,2 mm gli avesse quasi completamente staccato il motore sinistro, asportato il cielo della cabina di pilotaggio e parte della torretta superiore.

Uno dei due piloti, il sergente Ulderico Giannini, era stato strappato dal posto di pilotaggio e proiettato nel vuoto per effetto della depressione. Per sua fortuna, il paracadute si era aperto automaticamente depositandolo in zona repubblicana (16).

Durante la stessa azione, la contraerea aveva colpito anche altri sette S.81, ma il ponte di Flix era stato interrotto in due punti.

Otto ore più tardi, gli elementi distrutti erano stati sostituiti ed il ponte riprendeva a funzionare, ma prima di sera era stato nuovamente colpito da una incursione effettuata da quindici S.79.

Il 6 agosto i bombardieri dell'A.L. avevano rovesciato 80 tonnellate di bombe sulla 42ª Divisione repubblicana arroccata nella testa di ponte di Mequinenza, un attimo prima che le sue posizioni fossero attaccate dal Corpo Marocchino del generale Yagüe. A sera la 42ª Divisione repubblicana si ritirava al di là del fiume.

A dieci giorni dall'inizio dell'offensiva, l'Ejército del Ebro, sebbene non più in condizioni di avanzare, dimostrava di potersi mantenere saldamente nell'ampia zona conquistata fra Fayon e Benifallet. Arroccato sulle alture dominanti dei Pandols e Caballs occupate nei primi giorni, costituiva più una sfida che una minaccia per l'esercito franchista.

Ma ancora una volta, nonostante il parere contrario di alcuni suoi generali, Franco decise di accettare la sfida. Alla notizia che il "Generalísimo" ordinava la definitiva sospensione delle operazioni contro Valencia, il generale Garcia Valiño ebbe un incontenibile scatto d'ira spezzando un tavolo con un pugno. La controffensiva ad oltranza sull'Ebro, ordinata da Franco, quasi certamente prolungò la guerra di alcuni mesi.

A fine luglio, il gruppo di armate repubblicane del Centro, fiaccato da tre mesi di lotte nel Levante, era sull'orlo della disfatta. Entro due o tre settimane sarebbe crollato. Il suo stato era così precario che nei mesi seguenti non fu in grado di assumere alcuna seria iniziativa. Quando, nella terza decade di settembre, tentò di alleggerire la pressione nazionalista sull'Ejército del Ebro con un attacco diversivo nella Sierra dello Javalambre, un paio di divisioni - la italiana **XXIII Marzo** e la 233ª spagnola - furono sufficienti a risolvere la situazione. Pertanto l'alto comando nazionalista poté dedicarsi interamente all'Ebro ed infine alla Cataluña.

Da agosto sino ai primi di novembre, i circa 32 chilometri del fronte dell'Ebro furono teatro della più sanguinosa e brutale battaglia di logoramento della guerra. Il merito di averla sostenuta ed imposta ai nazionalisti va alla grande tenacia ed abilità dispiegata dai repubblicani nella difesa.

Dopo l'eliminazione della testa di ponte di Mequinenza, i nazionalisti tentarono di riprendere le colline di Pandols. Fallito l'obiettivo, attaccarono nuovamente al centro, conseguendo insignificanti progressi.

Il 3 settembre, il neocostituito Corpo d'Esercito del Maestrazgo agli ordini del generale Garcia Valiño prese d'assalto la Venta de los Camposines, sostenuto dalle quattro divisioni di Yagüe. Ripresa Corbera, Valiño fu bloccato tre o quattro chilometri più avanti, alle pendici delle colline di Caballs, e là rimase inchiodato sino alla fine d'ottobre.

Per giorni e per settimane, l'artiglieria e l'aviazione nazionaliste tentarono di snidare i repubblicani dalle loro posizioni martellandoli con tonnellate di esplosivi. Ammaestrati dalle gravi perdite sofferte nei primi contrattacchi, i nazionalisti avevano ora adottato una tattica più prudente. Dopo un bombardamento preventivo di quattro

16) MAE, Spagna Fdg. B. 118, telegramma BASA 1710 del 3/8/1938.



Battaglia dell'Ebro, 6 agosto 1938. S.79 centrano la passerella della testa di ponte a sud di Mequinenza tenuta dalla 42^a Divisione repubblicana.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

o cinque ore da parte dell'artiglieria e degli aerei, le fanterie nazionaliste passavano all'attacco delle linee repubblicane.

Contemporaneamente aerei d'assalto mitragliavano i reparti nemici di rincalzo. Se le truppe trovavano una resistenza ancora vivace, i bombardamenti ricominciavano (17).

Dalle brillanti e rapide manovre della battaglia di Aragona, si era passati ad una guerra di posizione, che aveva portato mutamenti pure nei sistemi di guerra aerea.

Nelle prime settimane, i ponti sull'Ebro avevano assorbito la maggior parte delle risorse dei reparti da bombardamento. I ponti demoliti di giorno con notevole spreco di bombe, potevano essere ricostruiti di notte, inoltre parte dei rifornimenti repubblicani aveva cominciato a passare il fiume su grandi traghetti, che era ancora più difficile colpire.

Ai bombardieri in quota occorrevano più di 600 bombe per ogni colpo a segno, ma la regola non valeva per i Breda 65 del XXXV Gruppo, che realizzarono oltre un centinaio di colpi ogni sei bombe nei cinque attacchi effettuati fra il 12 ed il 18 di agosto sui ponti di Flix (sei bombe da 100 Kg. a segno sulle trentaquattro lanciate) (18). Dopo sgancio delle bombe, i Breda solitamente mitragliavano le postazioni delle mitragliatrici contraeree e le strade circostanti.

17) E. Lister, op. cit. pag. 229.

18) Secondo Hugh Thomas solo una bomba su 500 lanciate colpì i ponti (Hugh Thomas, op. cit. pag. 576). Dai telegrammi del Comando dell'Aviazione Legionaria risulta che, nei giorni 26 e 27 luglio, per distruggere sei ponti, occorsero 104 tonnellate di bombe italiane (MAE Spagna Fdg, B.117 Tel. BASA 26 e 27/7/38). Altre 200 tonnellate furono lanciate dalle aviazioni spagnola e tedesca, portando il totale a circa 300 tonnellate pari a 4000 bombe, equivalente alla media di circa 666 bombe per ogni ponte colpito.



Tudela, agosto 1938. Gli aggressivi profili di tre Breda Ba 65 in approntamento per un missione. Nell'agosto 1938, durante la battaglia dell'Ebro le bombe da 100 Kg. dei Ba 65 centrarono i ponti di Flix con una precisione ineguagliata da altri bombardieri.
(foto Vittore Catella)

I Breda ottennero superbi successi, dove gli altri bombardieri avevano riportato magri risultati, sicché i loro attacchi ai ponti continuarono quando i bombardamenti in quota erano già stati sospesi (19).

A partire dal 13 agosto i comandi nazionalisti rinunciarono ad impiegare i bombardieri contro i ponti: erano bersagli troppo difficili da colpire e molto facili da ricostruire.

Il 14 agosto, gli S.81 eseguirono trenta missioni in appoggio all'occupazione delle pendici della Sierra de Pandols, mentre quindici S.79 facevano saltare un deposito di munizioni e carburanti nei pressi di Abejuela ed altri S.79 devastavano la stazione di Segorbe.

Da allora in poi, i cento aerei da bombardamento delle tre aviazioni nazionaliste rivolsero i loro attacchi contro le truppe nemiche e le loro basi logistiche a ridosso delle linee del fronte, agendo quindi in campo prevalentemente tattico.

In agosto e settembre furono ripetutamente presi di mira i comandi, i depositi di munizioni, le posizioni fortificate di Fatarella, monte Gaeta, Corbera, Canales, Andilla, Venta de los Camposines. Piccole località, quote senza nome delle "Sierras" furono per settimane gratificate con centinaia di tonnellate di esplosivi.

L'azione strategica contro le lontane retrovie del fronte dell'Ebro fu affidata all'Aviazione delle Baleari, che entrò in azione a partire dal 27 luglio. I depositi e gli scali ferroviari di Tarragona e Reus subirono ripetuti bombardamenti da parte di formazioni di dieci o quindici S.79 dell'8° Stormo **Falchi delle Baleari**. I porti di Barcelona, Valencia, Alicante e Sagunto divennero abituali bersagli. L'arrivo di piroscafi nei porti era immancabilmente salutato da bombardamenti che colpivano navi, moli e attrezzature portuali.

L'offesa al sistema di rifornimenti marittimi colpiva la zona centrale, ancor più della Cataluña. A Madrid i generi alimentari scarseggiavano. La situazione degli armamenti dell'esercito di Miaja era peggiore di quello catalano del generale Hernandez Sarabia, che poteva ricevere approvvigionamenti anche via terra, attraverso la frontiera francese (20).

19) Il ponte a Nord di Flix fu colpito dai Breda Ba.65, due volte il 12 agosto 1938, una volta il 15, una volta il 16 quando ne fu distrutta la rampa d'accesso e due volte il 18, quando ne furono distrutte ambo le testate. Nessun colpo a segno nell'incursione del 17 agosto, che fu però completata dal mitragliamento delle strade di accesso al ponte (MAE, Spagna, Fdg. B. 118: Telecifrati BASA nn. 01786, 01803, 01809, 01820, 01832, rispettivamente dei gg. 12, 15, 16, 17, e 18 agosto 1938).

20) H. Thomas, op. cit. pag. 593.

La situazione politica europea, sconvolta nel marzo precedente dall'annessione dell'Austria al Terzo Reich, era di nuovo in ebollizione per le pretese di Hitler sui Sudeti cecoslovacchi.

Aleggiava sull'Europa una minaccia di guerra tutt'altro che remota. Anziché temuta, una guerra europea era fervidamente auspicata dai dirigenti repubblicani, che a questa speranza si erano aggrappati nel momento in cui avevano gettato le loro ultime risorse sull'Ebro.

Lo stato di tensione internazionale aveva influito indubbiamente anche sulle decisioni militari di Franco, al cui sottile intuito non era sfuggita l'eventualità di un diretto intervento francese in Cataluña, pertanto la sua controffensiva sull'Ebro mirava principalmente ad indebolire l'Ejército del Ebro in vista della invasione della Cataluña.

La tenace resistenza dei repubblicani aveva obbligato i nazionalisti a rinunciare all'originario disegno di ricacciarli al di là del fiume.

L'esercito nazionalista, superiore in mezzi e truppe, s'impegnò in una lunghissima e logorante battaglia nella quale fu tenuto in scacco per tre mesi e mezzo, con perdite di vite umane pari a quelle inflitte ai repubblicani.

In definitiva la battaglia dell'Ebro fu un mezzo successo per il governo Negrín, se non altro, per essere riuscito a ritardare di alcuni mesi la caduta della zona centrale. Ma le forze armate repubblicane avevano speso risorse di armi ed uomini che non potevano ricostituire con la stessa rapidità dell'esercito di Franco. Al pari dell'esercito, anche l'aviazione repubblicana era uscita quasi distrutta dalle decine di combattimenti aerei nei cieli dell'Ebro.

Il disimpegno russo

Per la prima volta dal novembre 1936, le Forze dell'Aria repubblicane avevano dovuto battersi sull'Ebro in condizioni di netta inferiorità numerica: circa 250 velivoli contro 400 apparecchi nazionalisti, di cui più della metà legionari.

Il rapporto di forze, sfavorevole per la caccia - dove sette squadriglie "Mosca" e quattro di "Chato" dovevano vedersela con dieci squadriglie di CR.32 italiane, quattro di CR.32 spagnole e tre di Messerschmitt Bf.109 tedeschi - era disastroso per il bombardamento in quota, dove a quattro squadriglie di "Katiuska" se ne opponevano venti nazionaliste, di cui dieci legionarie (Tabella 8).

Il personale di volo repubblicano era divenuto interamente spagnolo. All'inizio della battaglia rimanevano russe solo la 5ª Escuadrilla "Mosca" agli ordini di Shimelkov e la 1ª "Katiuska", ma a settembre gli ultimi piloti russi lasciarono la Spagna (21).

Oltre la crisi dei Sudeti, altre ragioni giustificavano il disimpegno sovietico. L'URSS era coinvolta nel conflitto cino giapponese, schierata a fianco dei nazionalisti di Chiang Kai Chek. Dal 1937, quattro squadriglie di I-15 e due di Tupolev SB 2 equipaggiate da "volontari" russi combattevano sotto le coccarde dell'aviazione cinese, alla quale erano stati inoltre forniti 400 velivoli ed una quarantina di istruttori.

Nel luglio 1938, mentre stava per iniziare la battaglia dell'Ebro, truppe giapponesi e russe si erano affrontate in aspri scontri durati una dozzina di giorni, nella regione del lago Kasan, sulla frontiera fra la Manciuria e la Siberia. Cento bombardieri, avevano attaccato i giapponesi sotto la protezione di 70 caccia guidati da Pavel Richagov, reduce dalle prime battaglie nel cielo di Madrid (22).

L'intervento sovietico in Spagna era sempre stato visto con diffidenza dell'Inghilterra, tradizionalmente poco propensa ad ammettere l'orso russo nel bacino Mediterraneo. Stalin, la cui politica dei fronti popolari non aveva ancora raccolto gli attesi successi, era stato escluso dalla conferenza di Monaco in cui era stata risolta la crisi dei Sudeti. Realisticamente Stalin si era definitivamente disimpegnato dalla Spagna, la cui causa perduta non poteva che nuocere all'URSS, mentre era imminente una crisi di dimensioni mondiali.

Il canto del cigno delle rosse ali della Repubblica

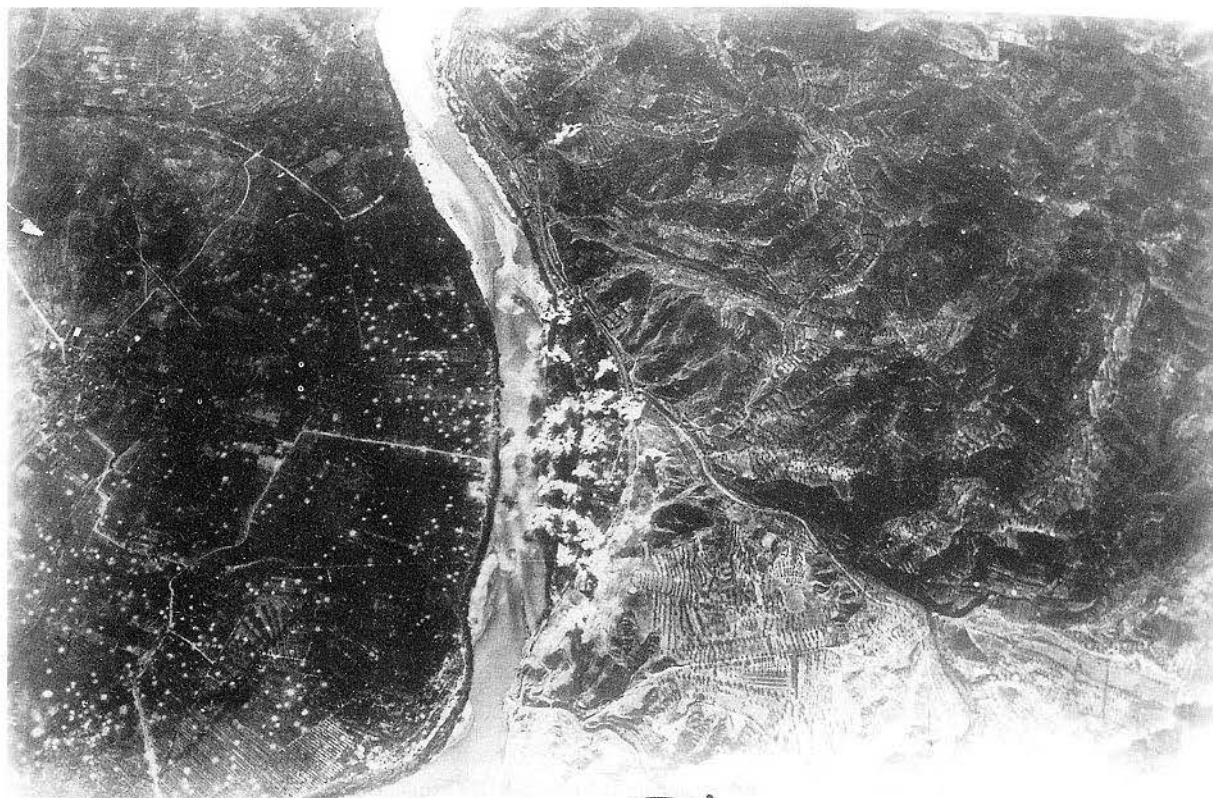
La prima tappa della disfatta dell'aviazione repubblicana ebbe luogo il 1º agosto, nei cieli dell'Ebro.

Il Grupo 3-G-3 di Morato ed una squadriglia del 2-G-3 si azzuffarono con una decina di "Chato", di cui i piloti nazionalisti affermarono di avere fatto strage abbattendone sette.

Il 5 agosto, il maggiore Francois - uno dei pochi veterani di Málaga e Guadalajara ancora in servizio - concluse la sua lunga militanza nell'Aviazione Legionaria guidando il XVI Gruppo in un vittorioso combattimento sul

21) P. P. Laureau, op. cit. pagg. 121 e 277.

22) Alexander Boyd: "The Soviet Air Force" Macdonald & Jane's; London 1977, pagg. 84-85.



39070 - Ponte sull'Ebro in Tlisa

Ponti di Flix sotto bombardamento. Le sponde dell'Ebro sono butterate da centinaia di crateri.
(Aeronautica Militare Ufficio Storico)

fronte dell'Ebro, contro cinque bombardieri della 3ª Escuadrilla "Katiuska", scortati ad alta quota da venticinque "Rata".

La formazione nemica, che cercava di penetrare in territorio nazionalista sorvolando l'Ebro all'altezza di Cherta, perse un "Rata" ed un "Martin Bomber" e fu costretta ad invertire la rotta (23).

Il 13 agosto, le squadriglie "Mosca" 1ª, 4ª e 3ª - quest'ultima equipaggiata con i nuovi "Super Mosca" potenziati da motori per alta quota - si scontrarono con le tre squadriglie di Messerschmitt della Condor. Anche i germanici stavano sperimentando in battaglia un nuovo modello di caccia, infatti la 3ª Staffel **Micky Mouse**, comandata dal futuro asso e comandante della caccia tedesca Werner Molders, era montata sui recenti Bf.109 C, capaci di battere i "Super Mosca", grazie ai migliori equipaggiamenti per alta quota. Lo scontro si concluse con la perdita di uno dei nuovi "Super Mosca".

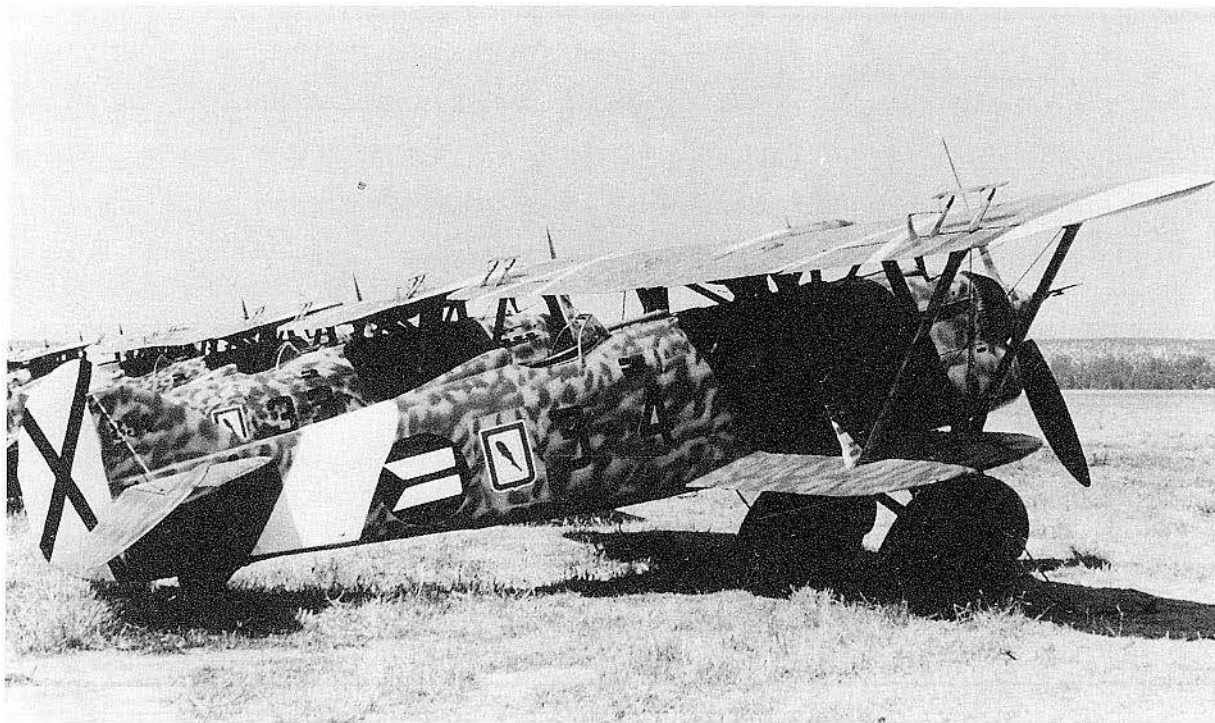
Nella settimana successiva altri sette "Rata" furono abbattuti dai Messerschmitt ed uno dagli spagnoli, che a loro volta persero un CR.32.

Il 23 agosto, alcune audaci sortite dell'aviazione repubblicana avevano offerto ai reparti caccia italiani e tedeschi la lungamente cercata occasione di agganciare il nemico.

Ventiquattro CR.32 del XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**, decollati alle 6,10 dal campo di Sariñena, erano in crociera sul fronte da già un'ora e mezza. Mancavano dieci minuti alla conclusione della missione, che si prospettava priva di novità, come altre precedenti. Da diciotto giorni la caccia legionaria non aveva un combattimento con l'aviazione repubblicana. Sempre gli aerei nemici erano apparsi in lontananza per poi scomparire al sicuro entro le loro linee.

A 5000 metri sulla verticale di Villalba de los Arcos, il comandante del XXIII, maggiore Remondino, aveva intravisto, circa 2000 metri sotto, dodici bombardieri navigare da Nord verso Sud. La incerta visibilità del cielo, appannato dalla foschia mattutina, rendeva incerte le lontane sagome: forse Dornier 17, la cui affilata sagoma

23) Le perdite repubblicane sono confermate da P. P. Laureau, op. cit. pag. 121.



Fiat CR.32 con le insegne del Magg. Aldo Remondino, comandante del XXIII Gruppo caccia a partire dal 23 luglio 1938.
(foto Aldo Remondino)

somigliava vagamente a quella dei "Katiuska". Improvvise salve dell'artiglieria contraerea nazionalista contro i bombardieri avevano fugato le incertezze. Un rapido rovesciamento d'ala ed una profonda affondata avevano proiettato Remondino ed i cinque caccia del suo scaglione contro i lontani bombardieri. Intanto, altri tre scaglionati, ognuno di sei CR.32 - capitani Calosso, Bonzano e Foschini - rimanevano alti, pronti a proteggere le spalle degli attaccanti dalla prevedibile reazione della scorta di "Rata", ancora non avvistati, ma sicuramente presenti ad alta quota.

La fortissima velocità acquistata nella picchiata aveva portato i CR a ridosso dei bombardieri che, invece di serrare la formazione, si erano sbandati. A piccoli gruppi avevano cercato di raggiungere le linee repubblicane, mentre i mitraglieri delle postazioni dorsali controbattevano con lunghe raffiche l'attacco dei CR. Parecchie pallottole avevano toccato i Fiat, senza però impedire a questi di incendiare un "Katiuska".

Più in alto era in corso un altro combattimento. I sei CR del capitano Foschini avevano attaccato nove "Rata" sul punto di prendere da tergo i CR di Remondino. Non tutti i caccia repubblicani si erano disimpegnati tempestivamente: uno di loro era caduto in fiamme. Peggio era andata ad un'altra formazione di "Rata", anch'essa in procinto di intramettersi nell'azione dei Fiat contro i "Katiuska". Attaccata a tergo dai CR di Bonzano aveva perduto tre aerei.

Intanto i caccia del capitano Calosso, con minacciose puntate, avevano tenuto al di là dell'Ebro un terzo e poco determinato gruppo di "Rata" (24).

Il combattimento era costato sangue anche al XXIII. Il sottotenente Pio Tommaselli era riuscito a portare il suo aereo all'atterraggio in territorio nazionale, sebbene avesse un incendio a bordo ed un braccio fratturato. Meno fortunato il sergente Aldo Bracco: con il CR toccato dai colpi nemici, cercava un atterraggio di fortuna, ma cozzava contro un muro e decedeva nell'incendio dell'aereo.

Anche lo Jagdgeschwader/88 si era scontrato con una formazione di "Katiuska" protetta da "Rata" e nel combattimento aveva abbattuto un "Katiuska" e tre "Rata".

Nel pomeriggio un gruppo di venticinque "Rata" attaccava quindici S.81 intenti a bombardare colonne di trupa e rifornimenti lungo la strada Fatarella - Venta de los Camposines.

Il XVI Gruppo **Cucaracha**, condotto dal nuovo comandante, il tenente colonnello Tessari, interveniva in difesa dei bombardieri ed abbatteva sei aggressori, ma perdeva uno dei propri caccia.

24) Relazioni generale Remondino: combattimento del giorno 23 agosto 1938.

TABELLA 8

Forze aeree all'inizio della battaglia dell'Ebro (25/7/1938)

*AVIAZIONE LEGIONARIA

Reparti Caccia

3° Stormo Caccia: 92 Fiat CR.32 efficienti
comandante: col. Venceslao D'Aurelio
VI Gruppo **Gamba di Ferro**: magg. Mario Rossi
31^a Squadriglia: cap. Giuseppe Baylon
32^a Squadriglia: cap. Tito Falconi
33^a Squadriglia: cap. Giovanni Borroni
XVI Gruppo **Cucaracha**: magg. Armando Francois
24^a Squadriglia: cap. Giuseppe Maione
25^a Squadriglia: cap. Rodolfo Tassi
26^a Squadriglia: cap. La Carubba
XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**: magg. Aldo Remondino
18^a Squadriglia: cap. Mario Bonzano
19^a Squadriglia: cap. Ettore Foschini
20^a Squadriglia: cap. Carlo Calosso
Sq. Autonoma Mitragliamento **Frecce**: Cap. Ferruccio Vosilla

Reparti Bombardamento

111° Stormo Bombardamento Veloce: 22 S.79 efficienti
comandante: col. Gaeta
XXIX Gruppo: squadriglie 280^a e 289^a
XXX Gruppo: squadriglie 281^a e 285^a
21° Stormo Bombardamento Pesante: 25 S.81 efficienti
comandante: col. Giulio Del Lupo
XXIV Gruppo: squadriglie 213^a e 214^a
XXV Gruppo: squadriglie 215^a e 216^a
XXXV Gruppo Autonomo Misto: 10 Fiat BR.20 efficienti 7 Breda Ba.65 efficienti
comandante: magg. Enrico Cigerza
230^a Squadriglia (BR.20): cap. Lamberto Fruttini
231^a Squadriglia (BR.20): cap. Roberto Giannoni
65^a Squadriglia (Ba.65): cap. Antonio Miotto

Reparti Ricognizione: 22 RO 37 efficienti

XXII Gruppo Osservazione Aerea:
comandante: ten. col. Piero Incerpi
120^a Squadriglia: cap. Donnino Bongiorno
128^a Squadriglia: cap. Enrico Paolini
Totale velivoli A.L. efficienti: 178 (alla data del 26/7/38)
di riserva: circa 40

LEGIONE CONDOR

Reparti da bombardamento: 30 Heinkel 111

comandante: Haupt. Wehnert
KG/88: squadriglie 1. KG/88, 2. KG/88, 3. KG/88

(continua alla pagina seguente)

Reparti caccia: circa 30 Messerschmitt Bf.109 B e C

comandante: Haupt. Gotthardt Handrik

Jagdgruppe JG/88:

Jagdstaffel 1. JG/88 **Holzauge**

Jagdstaffel 2. JG/88 **Zylinder Hutt**

Jagdstaffel 3. JG/88 **Micky Mouse:** Oblt Werner Molders

Reparto ricognizione A/88: Do 17 e He 70 (circa 12 aerei)

Reparto sperimentale: Ju 87, He 51, He 45 (circa 12 aerei)

Totale K/88: circa 84 aerei

AVIAZIONE NAZIONALE - Brigada Hispana

Reparti bombardamento:

circa 18 S.79 e 12 Ju 52

3-G-28 (S.79)

4-G-28 (S.79)

5-G-28 (S.79)

1-G-22 (Ju 52)

2-G-22 (Ju 52)

Reparti caccia: circa

40 CR.32

2-G-3 (CR.32)

3-G-3 (CR.32)

Reparti ricognizione/assalto:

circa 12 Ro 37, 12 He 51 e 12 He 45

4-G-12 (Ro 37)

1-G-2 (He 51)

4-G-2 (He 51)

6-G-15 (He 45)

Totale Aviazione Nazionale: circa 106 aerei

Totale tre aviazioni nazionaliste: circa 408 aerei (*)

FORZE DELL'ARIA REPUBBLICANE

Reparti caccia:

11ª Escuadra de Caza

Grupo 21 ("Mosca"): circa 90 aerei

Escuadrillas: 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª

Grupo 26 ("Chato"): circa 50 aerei

Escuadrillas 1ª, 2ª, 3ª, 4ª

Reparti bombardamento: circa 40 aerei

Grupo 24 ("Katiuska")

Escuadrillas 1ª, 2ª, 3ª, 4ª

Reparti ricognizione/assalto/bombardamento leggero: circa 70 aerei

Grupo 30 (Natacha)

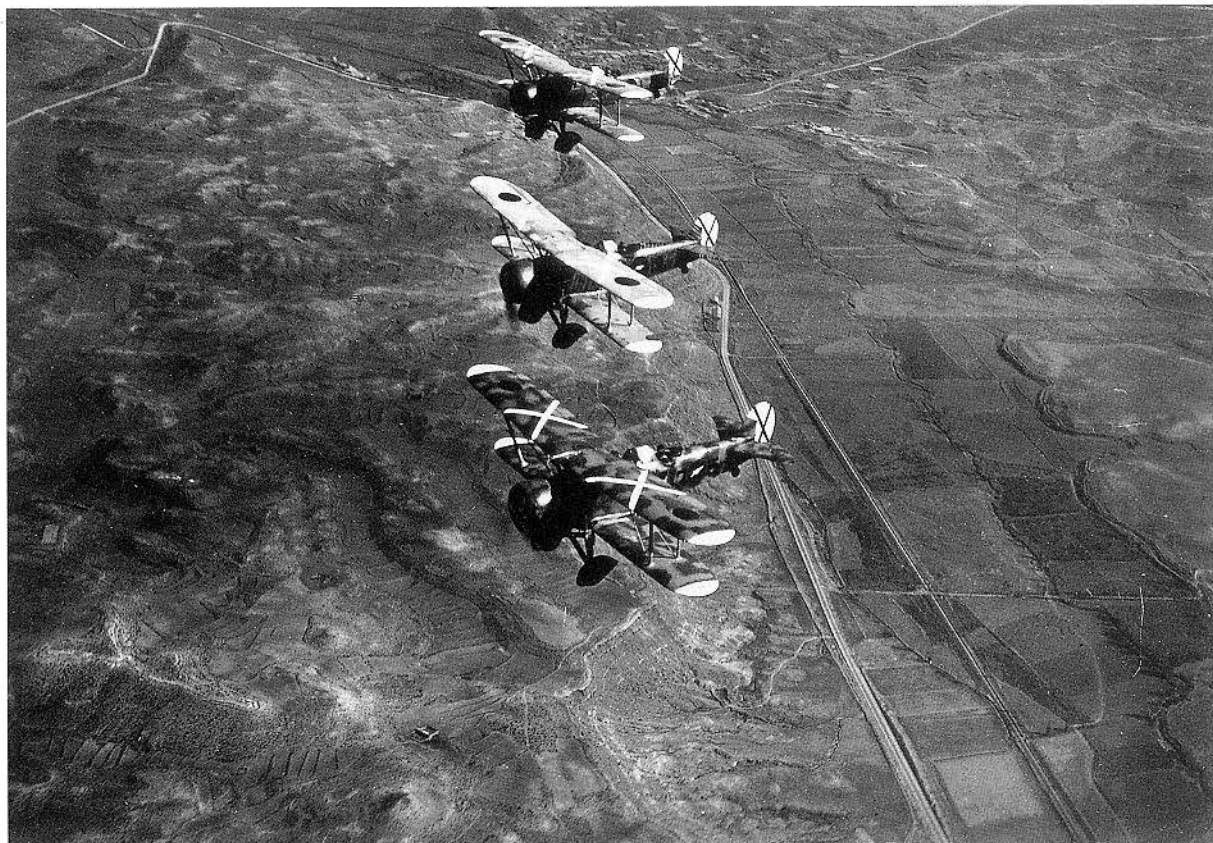
Grupo 28 (Delfin Grumman)

Grupo 72 (Vultee V1 e tipi vari)

Totale Forze dell'Aria repubblicane: circa 250 velivoli

(*) Il numero degli aerei legionari efficienti alla data del 26/7/38 è tratto da MAE Spagna FDG, B 117 Telegramma BASA n°0164 del 26/7/1938.

Forza e composizione delle altre aviazioni sono desunte da: A. Nassaes op. cit. pagg.300-304; J. Arràez Cerdà op. cit.; R. Hidalgo Salazar op. cit.; Air International Vol.16 N°6, Air Enthusiast Seven; A. G. Lacalle op. cit. pagg.383 e 387. Secondo F. Tarazona (op. cit. pag.196) l'aviazione repubblicana disponeva sull'Ebro di 300 aerei, di cui 100 caccia.



Ro.37 della 120ª Sq. in azione nell'estate 1938 (Collezione Ferdinando Pedriali)

Caccia in battaglia

A partire dalla metà di agosto, e sino al termine della battaglia dell'Ebro, le operazioni aeree sembrarono ricalcate sullo stile della I Guerra Mondiale, con i combattimenti della caccia e le azioni del bombardamento circoscritte alla ristretta fascia del fronte.

L'aviazione repubblicana, ridotta alla difensiva, si presentava sul fronte solo in grosse formazioni - mai meno di trentacinque o quaranta velivoli - pronte a cercare riparo entro il proprio territorio appena le condizioni tattiche erano meno che favorevoli.

I nuovi "Rata" tipo 10 si tenevano a grande altezza, pronti ad attaccare da quota dominante. Il loro forte vantaggio di velocità sui Fiat non era però sfruttato nel migliore dei modi. Eseguita la puntata iniziale contro i Fiat, i giovani e focosi piloti spagnoli si battevano sempre alla vecchia maniera: aereo contro aereo.

I caccia dell'A.L. andavano in volo in formazioni di Gruppo. Quattro scaglioni di sei velivoli ognuno, di cui uno guidato dal comandante di Gruppo e gli altri dai tre comandanti di Squadriglia. Avvistato il nemico, il comandante cercava di portare i propri aerei nella posizione tattica più vantaggiosa: generalmente a quota superiore dell'avversario e con il sole alle spalle. Non sempre la manovra riusciva; allora, quando gli avversari erano "Rata", i Fiat puntavano dritti la prua sul nemico, fidando nella portata e potenza di fuoco delle Breda 12,7 mm, nonché nell'inevitabile scompiglio provocato dall'attacco.

La conseguente rottura della formazione dei "Rata", riportava lo scontro sul piano del combattimento individuale manovrato, dove le eccellenti qualità acrobatiche del CR.32 ed il particolare tipo di addestramento dei piloti italiani potevano imporsi sui più veloci "Rata".

I Fiat però evitavano il combattimento a bassa quota contro i "Chato" che, sebbene più lenti, viravano con un raggio più stretto portandosi in coda ai caccia italiani. In queste condizioni l'unica risorsa per sfuggire ai "Chato" ed alle loro quattro micidiali mitragliatrici era una picchiata a tutto motore. Naturalmente ai CR occorreva una quota sufficiente per effettuare la manovra.

Contro i "Chato", i Fiat impiegavano con successo la collaudata tattica del "colpisci e fuggi": una rapida picchiata sul caccia nemico, una prolungata raffica delle mitragliatrici, seguita poi da una violenta cabrata, dove la velocità acquisita dal CR.32 nella picchiata era sfruttata per riprendere quota.

Due anni di battaglie avevano portato alla perfezione le tattiche di combattimento della caccia legionaria, contro la quale l'aviazione nemica non aveva più nemmeno il vantaggio del numero.

Fra il 24 agosto ed il 9 novembre, una serie di fulminanti combattimenti aveva confermato l'indubbio ascendente guadagnato dall'A.L. sull'aviazione repubblicana.

In 78 giorni di combattimenti, il XVI Gruppo **Cucaracha** aveva rivendicato l'abbattimento di 23 "Rata" e 15 "Chato", il XXIII Gruppo **Asso di Bastoni** si era aggiudicato 12 "Rata", 1 "Chato" e 2 "Katiuska". Quattro "Rata" erano stati ancora attribuiti al VI Gruppo **Gamba di Ferro** - sciolto alla fine di settembre - ed altrettanti alla valorosa Squadriglia Autonoma Mitragliamento **Frecce**.

I più cospicui successi erano stati conseguiti, il 9 ottobre, dai Fiat CR.32 del XXIII con 6 "Rata" e 2 "Katiuska" e, il 1º novembre, da quelli del XVI con 5 "Rata" e 7 "Chato". Il record del 1º novembre era stato pagato con la perdita del comandante della Squadriglia Frecce, tenente Ido Zanetti.

Nel corso dell'intera battaglia dell'Ebro (27 luglio - 15 novembre) la caccia legionaria italiana abbattè 78 velivoli nemici (18 "Chato", 56 "Rata" e 4 SB-2 "Katiuska"), cui va aggiunta una trentina di velivoli danneggiati o probabilmente abbattuti.

I cacciatori tedeschi si aggiudicarono 23 velivoli (18 "Rata" e 5 SB-2), mentre, secondo i nazionalisti, i loro due reparti caccia ottennero da soli 98 vittorie (25).

L'abbattimento di 2 "Rata", rispettivamente rivendicati dai mitraglieri dei BR.20 del XXXV e degli S.79 del XXIX, portarono le perdite repubblicane a circa 195 velivoli contro i 41 aerei perduti dalle tre aviazioni di Franco.

La cifra totale degli abbattimenti fu indubbiamente inferiore alle rivendicazioni, generalmente ottimistiche, come le trenta vittorie annunciate dalla caccia nazionalista spagnola tra il 30 ottobre ed il 3 novembre, di cui ben diciassette conseguite il 2 novembre (26).

Il numero degli aerei perduti dai repubblicani fu tuttavia realmente elevato. Infatti, fra agosto e novembre, 59 piloti governativi morirono o furono dati per dispersi in combattimento: 26 erano piloti di "Rata", 22 di "Chato" e 5 di "Katiuska" (27).

Ad un tale salasso di piloti non poteva non corrispondere l'abbattimento di un numero all'incirca triplo di velivoli: rapporto che appare ragionevole se si considera che i repubblicani combattevano di preferenza sopra il proprio territorio, appunto per limitare le perdite di piloti e velivoli in caso di abbattimento.

Da parte nazionalista caddero complessivamente 41 velivoli, di cui 9 legionari, 8 tedeschi e 24 spagnoli: un prezzo straordinariamente basso per un risultato così elevato (28).

All'inizio di settembre, gli ultimi piloti russi sparirono dai ranghi dell'aviazione repubblicana e contemporaneamente la Legione Condor sospese tutti i voli dei reparti da bombardamento più una parte di quelli della caccia e della ricognizione.

25) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 283.

26) Le vittorie rivendicate dalla caccia nazionalista spagnola, tra il 30 ottobre ed il 3 novembre, ed in particolare i diciassette abbattimenti reclamati il 2 novembre, non trovano d'accordo l'ex comandante della caccia repubblicana A. G. Lacalle, secondo il quale, nei cinque giorni citati andarono perduti solo sei Rata ed un Chato. Tuttavia, neppure i piloti repubblicani erano più modesti nel conto delle proprie vittorie. Sempre secondo Lacalle, i suoi caccia avrebbero abbattuto venti CR.32 e due Bf 109 nei combattimenti del 1º e 2 novembre (A. G. Lacalle, op. cit. pagg. 395, 396 e 418).

Non sempre, all'abbattimento di un velivolo corrispondeva la perdita totale del pilota e della macchina. Molti velivoli abbattuti, riuscivano ad atterrare in territorio amico, dove erano solitamente recuperati e, se possibile, rimessi in efficienza, oppure smontati. Le parti recuperate erano impiegate come pezzi di ricambio ed anche per ricostruire nuovi aerei (testimonianza all'A. del dott.ing Prospero Nuvoli, Torino 1982).

27) (A. G. Lacalle, op. cit. pagg. 395, 396 e 418).

28) Dal 28 luglio al 16 novembre 1938 si ebbero le seguenti perdite:

AVIAZIONE NAZIONALE:

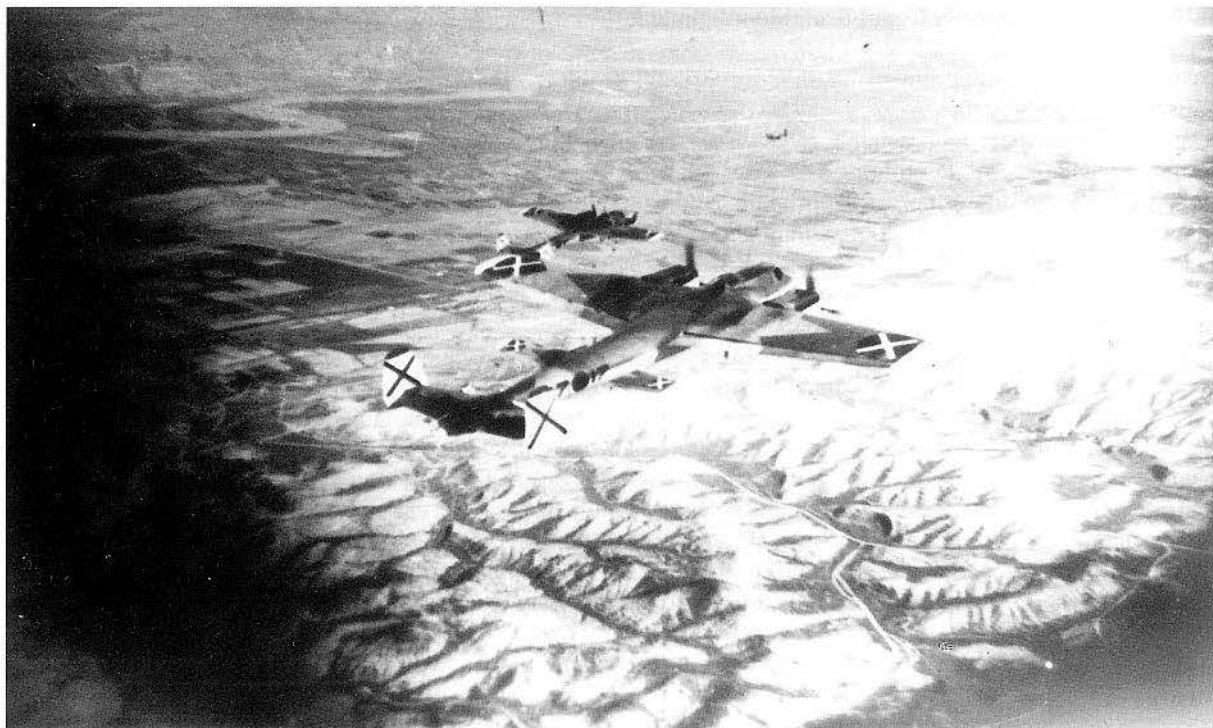
CR.32: n°12; RO 37: n°2; He 45: n°5; He 51: n°4; Do 17: n°1 = totale n°24 aerei

AVIAZIONE LEGIONARIA:

CR.32: n°6; BR 20: n°1; Ba.65: n°2
= totale n°9 aerei

LEGIONE CONDOR:

Bf.109: n°5 (di cui 2 distrutti a terra il 16/11/38);
He 111: n°1; He 45: n°1; Do 17: n°1
= totale n°8 aerei



Pattuglia di bombardieri Dornier Do 17 E-1 "Bacalaos", della Legione Condor. L'esperienza spagnola dimostrò l'insufficiente armamento difensivo del Do 17 E-1.
(Archivio Juan Arraez)

Il 1° settembre quaranta piloti tedeschi rientrarono in Germania, seguiti all'indomani da altri cinquanta, urgentemente richiamati in patria dalla Luftwaffe per l'acuirsi della crisi dei Sudeti (29).

A quell'epoca, il comando della Condor cominciò ad accogliere nei suoi reparti caccia alcuni piloti spagnoli affinché guadagnassero esperienza con i Messerschmitt, in vista di una loro cessione all'aviazione franchista. Con alcuni Dornier Do 17 erano già stato costituito il Grupo 8-G-27.

Sebbene in tono minore rispetto ai tedeschi, anche gli italiani intrapresero una parziale smobilitazione dei loro reparti aerei e terrestri. A fine settembre furono sciolti il 21° Stormo Bombardamento Terrestre ed il VI Gruppo Caccia **Gamba di Ferro**.

Il 15 ottobre diecimila legionari italiani lasciarono la Spagna ed il Corpo Truppe Volontarie fu riorganizzato al comando del generale Gastone Gambara. Rimanevano ancora in Spagna 28.012 combattenti italiani (2077 ufficiali, 25.935 sottufficiali e truppe) ripartiti fra la Divisione **Littorio** costituita esclusivamente da truppe legionarie italiane e le Divisioni miste **Frecce Nere**, **Frecce Azzurre** e **Frecce Verdi**, con truppe spagnola al comando di ufficiali superiori italiani e con i gradi inferiori misti italo spagnoli (30).

Gli S.81 eseguirono l'ultima azione con le insegne legionarie del 21° Stormo Bombardamento, il 24 settembre, sopra Corbera. In quella occasione, un attacco di venti "Rata" ed altrettanti "Chato" contro gli S.81 fu sventato dal XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**, sotto le cui mitragliatrici caddero tre "Rata" ed un "Chato".

Gli aerei del disciolto VI Gruppo Caccia **Gamba di Ferro** furono consegnati agli spagnoli, che con essi rimpiazzarono le perdite subite via via dai gruppi 2-G-3 e 3-G-3.

Gli S.81 del 21°, ceduti dall'A.L. agli spagnoli, equipaggiarono quattro gruppi da bombardamento di nuova formazione, ai quali furono trasferiti molti motoristi e specialisti legionari provenienti dal disciolto 21° Stormo (31).

Ancorché ridotta nei reparti, l'A.L. rimaneva sempre la più forte ed omogenea componente delle forze aeree nazionaliste del continente, alle quali forniva il quaranta per cento dei velivoli di prima schiera, cui si aggiungevano gli aerei della Aviazione Legionaria delle Baleari.

29) MAE, Spagna, Fdg. B. 118, Tel. BASA n°A1945 del 1/9/1938.

30) F. Belforte op. cit. Vol. IV pag. 118.

31) Testimonianza all'A. e documenti di volo del sig. Giulio Starna, Milano, febbraio 1988.

I gruppi spagnoli equipaggiati con gli S.81, ceduti dal 21° Stormo, portarono i codici 15-G-21, 16-G-21, 17-G-21, 18-G-21.

L'Ejército Popular de la República abbandona la lotta

In tre mesi di combattimenti, la superiorità dell'artiglieria e dell'aviazione nazionalista avevano fiaccato l'Esercito dell'Ebro.

Il 30 ottobre le posizioni repubblicane della Sierra Caballs furono attaccate con la maggiore massa d'artiglieria impiegata nella guerra. Per tre ore, 175 pezzi nazionalisti e tutta l'artiglieria del Corpo Truppe Volontarie italiano concentrarono il loro fuoco su appena un chilometro e mezzo di fronte. Mentre il crinale era battuto dall'artiglieria, aerei delle tre aviazioni martellarono il versante opposto ed altri attaccarono i ponti sull'Ebro.

I caccia legionari in azione sul campo di battaglia rintuzzarono un forte contrattacco della caccia repubblicana. Il Gruppo **Cucaracha** tolse dai guai due squadriglie di CR.32 del XXIII Gruppo, attaccate sopra Pinell da una grossa formazione di "Rata" e "Chato": circa una cinquantina.

Il sole di fronte e l'altezza dei repubblicani, avevano impedito ai Fiat di avvistare il nemico. Attaccate, le due squadriglie di Fiat virarono una verso l'interno, l'altra verso il mare. Quest'ultima fu inseguita dai "Rata" della 3ª "Mosca" comandata da Francisco Tarazona. Mentre i repubblicani, piazzatisi in coda, stavano per aprire il fuoco, apparvero in alto i CR.32 della **Cucaracha**. Interrotto l'inseguimento, Tarazona diresse l'attacco contro i nuovi venuti. I Fiat del XVI Gruppo, avvistati i "Rata", ne elusero con una virata il primo assalto. Poi le due formazioni si caricarono frontalmente, ad una velocità relativa di oltre 700 chilometri all'ora, fra un fiammeggiare di traccianti, senza che un aereo si abbandonasse il suo posto (32).

Un genere di combattimento per uomini dai nervi saldi, disposti a non deflettere, a costo di cozzare contro l'avversario, così come accadde effettivamente al capitano Baylon, il cui CR.32 si scontrò con un "Rata" nel momento in cui le due formazioni si incrociarono.

L'aereo legionario perse la semiala inferiore sinistra, mentre il suo avversario precipitò con l'ala spezzata alla radice. Con indubbia maestria Baylon riportò al campo l'aereo danneggiato, mentre il combattimento proseguiva, frazionato in scontri individuali, nei quali i CR.32 finirono per imporsi abbattendo cinque "Rata". Uno dei CR era caduto in fiamme, colpito probabilmente dalle raffiche di Tarazona, il quale era rientrato in lizza dopo avere incassato nella corazza dorsale una raffica di 12,7 mm. (33).

Sotto l'incalzare delle quattro divisioni del Corpo del Maestrazgo, il 2 novembre i repubblicani lasciarono le loro posizioni sulla Sierra Caballs, sconvolte dai bombardamenti aerei e d'artiglieria.

Nei giorni dal 2 al 4 novembre, i nazionalisti occuparono Pinell e puntarono da Sud ai ponti di Mora del Ebro, minacciando a tergo tutto lo schieramento repubblicano.

A quel momento, l'alto comando repubblicano decise di abbandonare la partita salvando uomini e materiale al di là dell'Ebro (34).

Il ripiegamento dell'Ejército del Ebro si svolse ordinatamente, attraverso i ponti di Flix, da Sud verso Nord. Dozzine di contrattacchi costrinsero i nazionalisti ad una cauta avanzata. Al centro del loro schieramento, sulla Venta de los Camposines, i repubblicani avevano costruito numerose opere fortificate in cemento armato, la cui tenace resistenza facilitò il graduale sgombero di uomini e materiali.

Abbandonate queste posizioni, il 12 novembre, la retroguardia repubblicana si appoggiò alla Sierra de Fatarella, dove tenne duro sino al 15. Il giorno successivo le ultime truppe della Repubblica ripassarono l'Ebro ai ponti di Flix.

Il 17 novembre, il generale Bernasconi, comandante dell'Aviazione Legionaria, ricevette dal generale Dàvila, comandante delle armate nazionaliste sull'Ebro, il seguente telegramma: "Finita la battaglia dell'Ebro, desidero esprimere a Vostra Eccellenza riconoscenza sincera dell'Esercito del Nord e mia personale per efficace collaborazione Aviazione Legionaria, che ha battuto gli aerei nemici in bei combattimenti e bombardato con precisione. Serberò caro ricordo dei caduti in difesa del comune ideale" (35).

Se le perdite di velivoli erano state rilevanti, le perdite umane erano state tremende. I repubblicani avevano impegnato undici divisioni, oltre a varie brigate e battaglioni equivalenti ad altre due divisioni. Altrettante erano state le forze terrestri impegnate dai nazionalisti, superiori però quanto ad artiglieria e ad aviazione.

Le perdite repubblicane ammontarono a circa 75.000 soldati, di cui 19.800 prigionieri, mentre i nazionalisti ebbero complessivamente 76.000 perdite, di cui 4.000 prigionieri, 4.000 morti, il rimanente feriti (36).

32) F. Tarazona, op. cit. pag. 243.

33) Il CR.32 abbattuto era pilotato dal sottotenente Claudio Solaro. Lanciatosi dall'aereo in fiamme sul territorio nemico, nei pressi di Vinebre, Solaro veniva catturato, poi liberato nel febbraio successivo al castello di Montjuich in Barcelona, al momento della conquista della città (MAE Spagna, Fdg, B. 307).

34) E. Lister, op. cit. pag. 229.

35) F. Belforte, op. cit. Vol. IV pag. 110.

36) R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 2019 e segg..

I repubblicani persero parecchio materiale, ma proporzionalmente pochi cannoni e poco materiale pesante; segno che l'Ejercito del Ebro si era ritirato con ordine, senza essere messo in rotta.

La sconfitta era però stata pesante, sia sul piano materiale sia sul piano morale.

Il governo Negrin non poteva contare su aiuti paragonabili a quelli ricevuti da Franco dall'inizio dell'estate.

Il governo di Burgos aveva ottenuto importanti partite d'armi dalla Germania, un po' meno dall'Italia, che però inviava ancora piloti ed aerei, seppure ad un ritmo ridotto rispetto al passato.

Nel momento in cui la battaglia dell'Ebro era iniziata, in Spagna erano arrivati sette Caproni Ca 310 - bimotori leggeri da ricognizione - seguiti da venti CR.32 ed altri nove Ca 310 nel novembre successivo.

Nei gruppi caccia e bombardamento legionari, nuovi piloti avevano dato il cambio ad altri il cui periodo di servizio in Spagna aveva superato i sei mesi. Alcuni fra i nuovi arrivati provenivano dall'Africa Orientale, dove avevano preso parte alle operazioni contro i guerriglieri abissini (37).

Nonostante gli sforzi profusi in Spagna, il governo italiano aveva poco da compiacersi della lealtà di Franco. Il 26 settembre, momento cruciale della crisi per i Sudeti, a tre giorni dalla conferenza di Monaco, il "Generalissimo" si era precipitato ad aprire negoziati con Francia e Gran Bretagna per dichiarare la sua neutralità nel caso di un eventuale conflitto.

Il governo tedesco era stato avvertito per primo del passo spagnolo. Informato da Berlino, Galeazzo Ciano aveva annotato sul suo diario: " Che schifo! I nostri morti in Spagna devono trasalire nelle loro bare. Sorge il problema del Corpo Volontario. Cosa faranno di loro? Intanto dò istruzioni a Valle perché cominci a studiare l'evacuazione delle forze aeree" (38).

L'Aviazione Legionaria era invece rimasta, e stava preparando il terreno per l'ultima battaglia in Cataluña.

37) Testimonianza all'A. del dott. Giorgio Maria Savini, Roma ottobre 1982.

38) G. Ciano, "Diario 1937 - 1943", Rizzoli, Milano 1980, pag. 184.

L'AVIAZIONE DELLE BALEARI

L'artiglio dei "Falchi" nel fianco della Repubblica

Nel settembre 1936, l'intervento di pochi aerei italiani era bastato a conservare ai nazionalisti il dominio sull'isola di Mallorca e sulla maggiore parte dell'arcipelago delle Baleari. Dalle basi di Mallorca, strategicamente piazzate al centro del Mediterraneo orientale, aerei e navi nazionaliste avevano quasi subito iniziato scorrerie contro il traffico marittimo repubblicano, mentre l'Aviazione Legionaria aveva intrapreso una ininterrotta serie di bombardamenti contro i porti ed il sistema di comunicazioni terrestri del tratto di costa orientale compreso fra Port Bou, sul confine francese, ed Almeria, in Andalusia.

Nella primavera del 1937, il porto di Palma de Mallorca era divenuto la principale base degli incrociatori nazionalisti impegnati contro il naviglio diretto ai porti della Repubblica.

A quell'epoca, l'Aviazione Legionaria delle Baleari aveva in forza appena sei bombardieri S.81 e sei caccia Fiat CR.32 di base a Son San Juan (Palma) e tre idrocaccia Macchi M.41 di base all'idroscalo di Pollensa, all'estremità orientale dell'isola, donde operavano quattro CANT Z 501 con equipaggi misti italiani e spagnoli (1).

Gli idrocaccia provvedevano alla ricognizione delle acque di Palma ed alla protezione aerea della base di Pollensa, mentre i CANT espletavano missioni di ricerca ed attacco del naviglio al servizio della Repubblica Spagnola nelle acque del Mediterraneo centrale ed orientale.

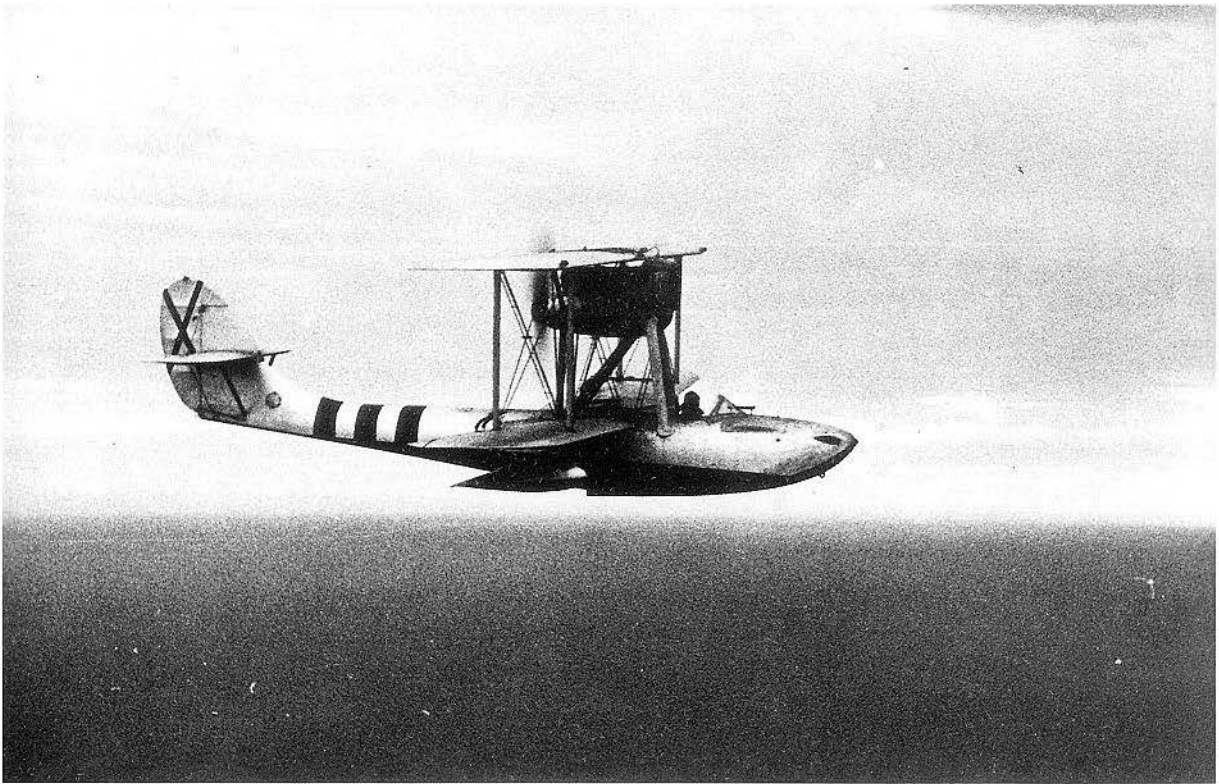
I repubblicani avevano conservato la vicina isola di Menorca, alla cui conquista Roma aveva rinunciato sia per non acuire le tensioni con la Gran Bretagna sia per evitare reazioni francesi. I repubblicani, dal canto loro non avevano più tentato di utilizzare le basi dell'isola per azioni offensive contro le isole dell'arcipelago in mano nazionalista.

Nel primo anno della guerra civile, Mussolini, attento a non peggiorare le relazioni internazionali, tenuto deliberatamente bassa la forza dei reparti da bombardamento legionari delle Baleari. Solo il reparto caccia era stato potenziato per meri scopi difensivi, dopo i violenti attacchi aerei repubblicani che, nel maggio 1937, avevano colpito le navi **Barletta** e **Deutschland**, la città e l'aeroporto di Palma.

Dal settembre 1936 alla fine dell'estate 1937, solo due S.81 e otto CR.32 si erano aggiunti agli originari sei bombardieri Savoia S.81, tre caccia Fiat CR.32 e tre idrocaccia Macchi M.41, inviati sull'isola nel settembre 1936 per ricacciare a mare la Columna de "Balears". Sicché nell'agosto 1937 l'Aviazione delle Baleari allineava in tutto otto S.81, 11 CR.32 e tre M.41.

Le limitazioni imposte all'aviazione italiana, non valevano invece per le aviazioni nazionalista e germanica, che avevano potenziato i reparti da ricognizione e bombardamento marittimo di base a Pollensa. Qui, nell'agosto 1937 i reparti spagnoli 1-G-62 e 2-G-62 schieravano sei idro CANT Z 501, affiancati da sei grossi Heinkel

1) Relazione del generale Pinna in OMS dal 7 al 17/4/1937 (MDA, OMS, Cart. 97).



Uno dei tre M.41 dell'Aviazione Legionaria delle Baleari, operativi per il pattugliamento costiero a tutto il 1938.
(Aeronautica Militare Ufficio Storico)

He 59 della Legione Condor, indifferentemente impiegati in azioni notturne contro obiettivi costieri o nella scoperta ed attacco delle navi mercantili (2).

Le prime azioni dei pochi bombardieri Savoia, nell'ottobre 1936, avevano subito rivelato la debolezza della difesa aerea delle località costiere repubblicane, protette da vecchi caccia Nieuport Ni 52 C1.

Nel novembre del 1936, dopo l'arrivo in Spagna dei reparti aerei russi, i repubblicani avevano ritirato dal fronte madrileno i superstiti Dewoitine D.371 francesi, passandoli alle squadriglie della difesa costiera in sostituzione dei vecchissimi Nieuport Ni 52. Tuttavia le speranze riposte nei Dewoitine erano state presto deluse, anche per la scarsa combattività dei piloti internazionali in servizio nelle squadriglie (3).

Nel marzo 1937, un ulteriore sforzo era stato compiuto affiancando ai Dewoitine una mezza dozzina di "Chato" russi, presto rimpiazzati da altrettanti "Rata", i cui piloti erano più aggressivi di quelli internazionali.

Tuttavia, anche ai piloti russi era stata negata la soddisfazione di vedere un solo bombardiere legionario cadere sotto il fuoco delle loro mitragliatrici, però i decisi attacchi dei "Mosca" avevano indotto il comando dell'Aviazione delle Baleari a spostare le azioni dei lenti S.81 dalle ore diurne a quelle notturne.

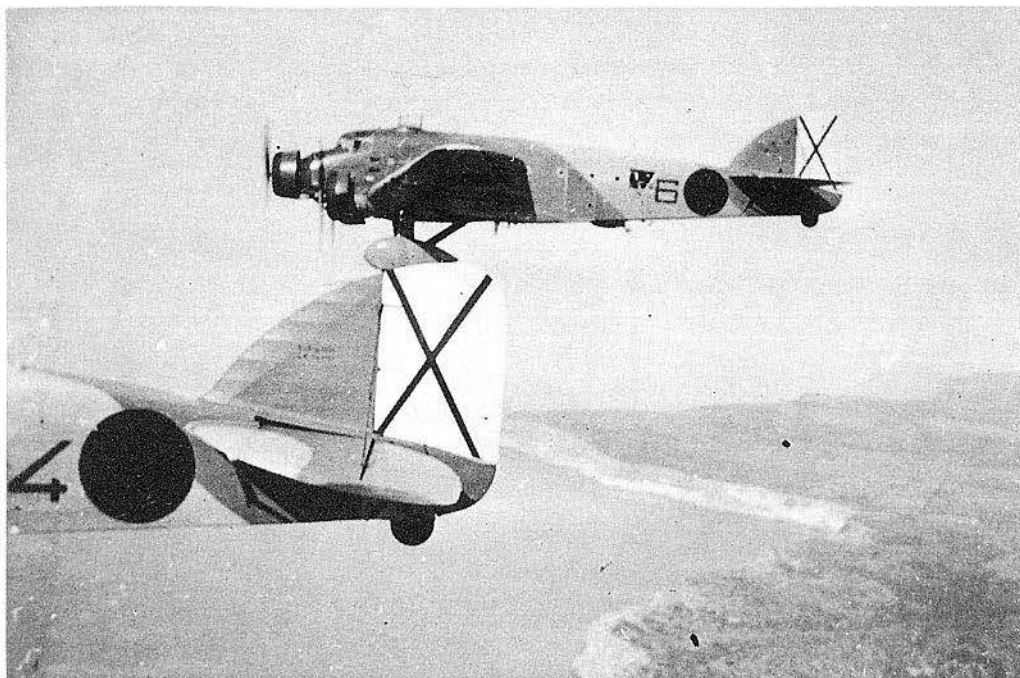
Quantunque pochi, gli S.81 bastavano a tenere in allarme l'intera costa orientale, avvicinandosi, quasi ogni notte, in pattuglie di due o tre su obiettivi diversi e lontani.

La quantità delle bombe lanciate dagli S.81 nel primo anno di guerra - in media quattro o cinque tonnellate al giorno - era troppo modesta per infliggere danni decisivi ai porti ed alle industrie belliche però - ai non trascurabili effetti materiali - aggiungeva una costante e deleteria azione sul morale delle popolazioni dell'intero litorale mediterraneo.

La posizione geografica delle proprie basi aveva automaticamente assegnato all'Aviazione delle Baleari un ruolo esclusivamente strategico, diametralmente opposto a quello tattico imposto alle tre aviazioni alleate del continente. Nella penisola iberica, infatti, le situazioni politico militari esigevano dall'aviazione missioni dedicate in prevalenza all'appoggio delle truppe in un ambito ristretto ai dintorni dei campi di battaglia.

2) "Distribucion de las Fuerzas Aereas" Estado Mayor del Aire, dia 9 de Junio del 1937 (MDA, OMS, Cart. 48, fasc. B).

3) P. P. Laureau, op. cit. pag. 149.



S.81 "6" e "4" della 251ª Sq. Bombardamento Pesante delle Baleari. La 251ª, costituita a fine settembre 1936 con sei S.81, iniziò subito attacchi contro obiettivi delle coste mediterranee repubblicane.
(foto Giuseppe F. Ghergo)

I bombardieri legionari delle Baleari battevano di norma obiettivi indicati dal comando spagnolo e, solo in qualche caso del tutto eccezionale, indicati direttamente da Roma (4).

Non sempre gli obiettivi indicati dagli spagnoli erano rigorosamente strategici: il 3 luglio, il Quartiere Generale dell'Aria di Salamanca aveva chiesto a nome del generale Franco un bombardamento su Valencia, come rappresaglia per le incursioni aeree repubblicane del giorno innanzi su alcune cittadine in territorio nazionalista.

Valencia venne nuovamente bombardata nella notte del 29 agosto - questa volta su ordine personale di Ciano - interessato a deprimere ulteriormente il morale delle popolazioni repubblicane, già scosse dalla presa di Santander per opera delle truppe legionarie. Valencia, allora sede del governo repubblicano, era però bene difesa da una forte contraerea, che nella notte del 29 mise in serie difficoltà gli S.81 inquadrandoli con un intenso e preciso tiro di sbarramento (5).

Nonostante il potenziamento delle batterie antiaeree dislocate nelle città costiere, ai repubblicani non era riuscito di abbattere un solo aereo legionario in quindici mesi di guerra. Il primo S.81, perduto in azione, cadde a causa di un eccezionale maltempo. Si trattava dell'S.81 del capitano Alfonso Chiapparò, reduce da un'incursione su Barcellona il quale - nella notte del 14 agosto, persa la rotta per l'assenza di visibilità e per guasti alla strumentazione - mancò il campo di Palma e cadde su Menorca dopo avere esaurito il carburante.

Sino al settembre 1937, i caccia legionari delle Baleari aggiunsero appena un paio di vittorie a quelle ottenute nel settembre precedente (6). Invero le occasioni erano state scarse, inoltre i fulminei primi attacchi degli SB-2 avevano inesplicabilmente colto la squadriglia caccia priva di una valida tattica per l'intercettazione dei veloci incursori sovietici, i cui metodi d'attacco non avrebbero più dovuto essere una sorpresa per l'Aviazione Legionaria.

4) Vale come esempio la documentazione relativa al bombardamento delle acciaierie di Sagunto - richiesto il 1 agosto 1937 dallo Stato Maggiore dell'Arma de Aviacion di Salamanca, e puntualmente eseguito all'alba del 3 da quattro S.81 - dove erano in lavorazione piastre per la corazzatura delle autoblindate prodotte dalla Hispano di Barcellona (MDA, OMS, Cart. 48).

5) Telegramma in partenza da Ministero Affari Esteri n°2059 del 26/8/37; telegramma KSLA n°10014 del 30/8/37, MAE, Spagna, Fdg, B.117

6) Nel maggio 1937 i Fiat avevano abbattuto il Potez 540 del capitano cecoslovacco Ferak e, il 3 luglio 1937, un Macchi M. 41 aveva mandato giù un idrovolante repubblicano (n. d. A.).



Ottobre 1937. S.79 del XVIII Gruppo "Falchi delle Baleari" in volo contro obiettivi costieri repubblicani.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Dopo la vittoria di Santander, Mussolini aveva deciso di affrettare i tempi della guerra potenziando massicciamente l'Aviazione Legionaria del continente e contemporaneamente anche quella delle Baleari.

Il 27 settembre dodici S.79, al comando del colonnello Attilio Biseo, erano atterrati sul campo di Son San Juan. Uno dei bombardieri era pilotato dal tenente Bruno Mussolini, terzogenito del Duce, stimato per la serietà e le capacità professionali, che pochi anni dopo doveva perdere la vita nel collaudo di un nuovo tipo di bombardiere a grande raggio.

Il reparto, proveniente dall'8° Stormo B.T. di stanza a Bologna, era entrato in forza dell'Aviazione delle Baleari con la denominazione di **XXVIII Gruppo Bombardamento Veloce Falchi delle Baleari**, conferendo immediatamente un maggiore peso ai bombardamenti, che da allora furono eseguiti con ritmo e metodi superiori alle capacità di reazione della difesa repubblicana.

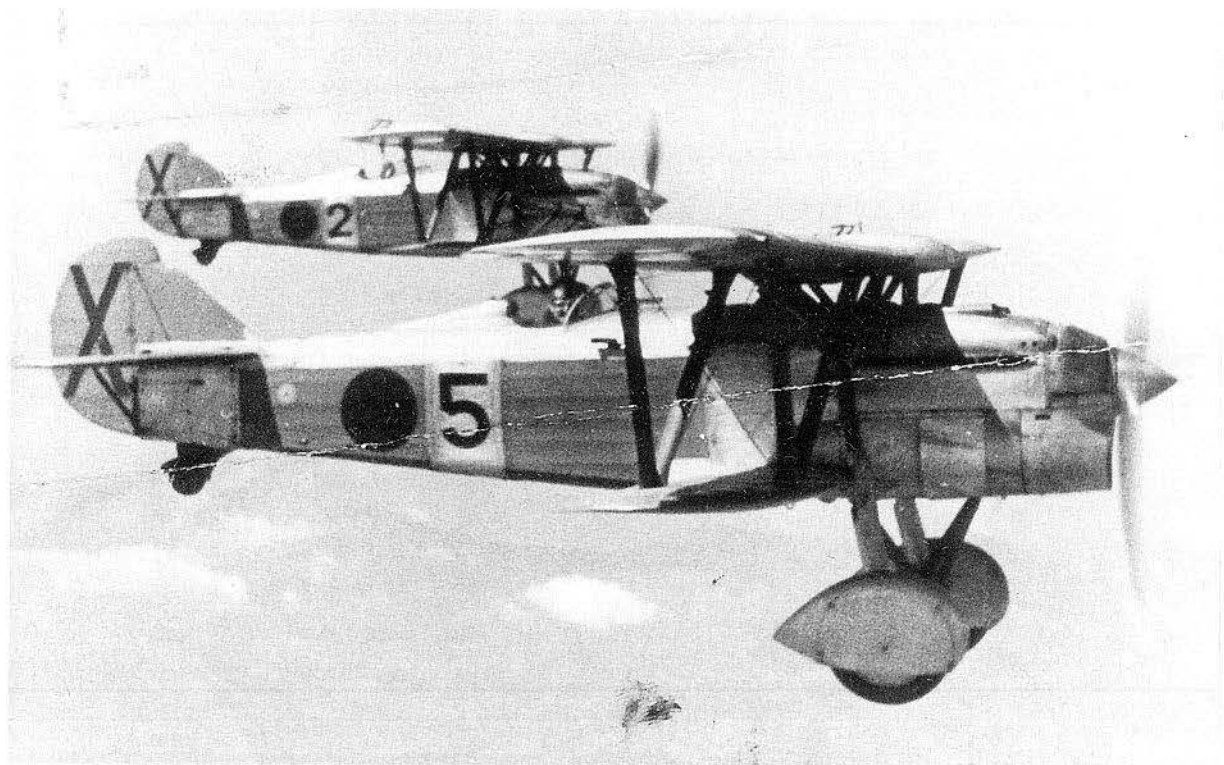
Alle 10,30 del 30 settembre, otto S.79 avevano dato un primo saggio delle loro capacità scaricando sul porto di Alicante otto tonnellate di esplosivo.

Il 3 ottobre, sempre in pieno giorno, dieci S.79 al comando di Biseo avevano colpito con precisione il porto di Valencia malgrado la vivace contraerea. I caccia repubblicani, che avevano intercettato la formazione al largo della costa durante il volo di ritorno, erano stati tenuti energicamente a bada dal fuoco concentrato delle mitragliatrici 12,7 mm dei bombardieri legionari.

Nel mattino del 6 ottobre sopra Sagunto, cinque S.79 avevano fatto assaggiare ai caccia intercettori la potenza del loro armamento difensivo abbattendo due.

I nuovi S.79 avevano definitivamente relegato fra le anticaglie i caccia Dewoitine D.371 ed i più lenti Gordou Lesseurre 32 forniti dai francesi. I repubblicani erano stati costretti a togliere dal fronte la 4ª Escuadrilla "Mosca", distaccandola sul campo di Sagunto (7). Neppure i monopiani russi erano stati capaci di impedire i bombardamenti degli S.79, che sempre arrivavano velocissimi dal mare, con il sole alle spalle, colpendo i bersagli senza lasciare ai "Mosca" il tempo di raggiungerli in quota sugli obiettivi.

7) P. P. Laureau op. cit. pag. 242



CR.32 della Squadriglia Caccia delle Baleari, in volo di pattugliamento su Palma de Mallorca.
(Aeronautica Militare Fototeca)

I caccia delle squadriglie costiere avevano però adottato il sistema di decollare al primo allarme e di impegnare i bombardieri dopo lo sgancio delle bombe, quando gli S.79 avevano già iniziato la virata verso levante per rientrare alle basi di Palma. Una tattica che sarà poi adottata con maggiore successo dai CR.32 legionari della difesa di Palma de Mallorca.

Generalmente le incursioni avvenivano nelle prime ore del mattino, sicché i piloti repubblicani che inseguivano i bombardieri sulla rotta di rientro, dovevano attaccare col sole in faccia, mentre i loro caccia erano in piena luce, offrendo un ottimo bersaglio ai mitraglieri degli S.79.

Dopo l'abbattimento di alcuni caccia, i repubblicani si erano fatti più prudenti, tenendosi a distanza e sparando al limite della portata delle loro mitragliatrici.

Molti S.79 venivano colpiti, ma con danni irrilevanti dato il piccolo calibro delle mitragliatrici dei caccia russi.

L'artiglieria contraerea invece divenne col tempo più temibile infliggendo seri danni agli aerei, però, quantunque fortissima e precisa su tutti gli obiettivi, riuscì ad abbattere solo un paio di S.81: il primo, il 25 ottobre 1937, ed il secondo - ed ultimo nella notte del 2 novembre 1938. Le incursioni degli S.79 provocarono la reazione dell'Aeronautica Militare repubblicana, che in due occasioni impiegò un intero gruppo di SB-2 "Katiushka" per snidare i bombardieri legionari entro la loro base a Palma de Mallorca.

Alle ore 10 del 7 ottobre, quindici SB-2 "Katiushka" sorvolarono da quattromila metri di quota il campo di Son San Juan ed il porto seminandone bombe un po' dovunque. Colpirono l'abitato, uccidendo tre civili, ed il campo d'aviazione, dove mancarono gli aerei legionari, incendiando solo qualche fusto di carburante.

La difesa contraerea attiva e passiva, migliorata dalle assidue cure del comando legionario dopo le incursioni di maggio, reagì bene.

L'allarme, dato con circa tre minuti di preavviso, aveva lasciato alla popolazione un tempo limitato, ma sufficiente per scendere nei rifugi costruiti negli ultimi mesi.

Il fuoco di sbarramento della batteria 75/CK manovrata da militi della MVSN era stato intenso, rapido e preciso, mentre era risultato un po' lento e scadente come al solito quello dei cannoni spagnoli dei forti.

La vera sorpresa riservata ai Tupolev era però costituita dalla presenza a Palma di diciotto CR.32 del X Gruppo Autonomo Caccia delle Baleari, (squadriglie 101ª e 102ª) costituitosi il 1º luglio, con l'arrivo di altri dodici nuovi CR.32, al comando del capitano Rolando Pratelli.

I FIAT erano decollati al primo allarme, ma erano stati battuti sul tempo dai Tupolev SB-2, che si erano abilmente sottratti all'intercettazione con una veloce virata, mentre i CR.32 ancora si arrampicavano per portarsi in quota.



S.79 sulla zona portuale di Barcelona, con le gambiere della gondola puntamento estratte. La prima incursione di S.79 su Barcelona avvenne alle 14. 00 del 7 dicembre 1937 (10 aerei del XXVIII Gruppo Bombardamento Veloce guidati dal Col. Aleardo Martire).
(Aeronautica Militare Fototeca)

Alle 4 pomeridiane, quando una dozzina di SB-2 effettuò un secondo bombardamento su Son San Juan e Palma, i caccia legionari decollarono più alla svelta e, mentre i Tupolev bombardavano, si erano lanciati in direzione opposta a quella dei russi, puntando a Ovest verso una posizione di agguato sopra il mare, a metà fra Ibiza e le coste del Levante, per tagliare agli apparecchi nemici la rotta di ritorno.

Dopo avere lanciato una trentina di bombe da 150 chilogrammi, tutte fuori bersaglio come al mattino, i Tupolev avevano virato verso ponente. Inevitabilmente finirono dritti nella zona d'agguato dei Fiat, che con seicentoventicinque colpi di mitragliatrice Breda Safat da 12,7 mm, spedirono due Tupolev entro le profonde acque del Mediterraneo. Uno era stato preda del sergente Ferriù che, dopo averlo inseguito e raggiunto a 40 chilometri dalla costa catalana, a corto di carburante aveva dovuto atterrare ad Ibiza (8).

Il 7 dicembre, l'aviazione repubblicana lanciò altri due attacchi in grande stile contro Son San Juan.

Otto Tupolev arrivarono sul campo alle 13,05, nel preciso momento in cui dieci S.79 del XXVIII, guidati dal comandante di gruppo colonnello Aleardo Martire, stavano decollando per una missione su Barcelona.

Un attimo prima, dalla zona di decentramento del X Gruppo Caccia, sul lato Ovest del campo, diciotto CR.32 erano decollati con la velocità del fulmine, rasentando le cime dei pini ai limiti delle piste.

L'attacco dei Tupolev fu particolarmente drammatico: quantunque bene inquadrati da precise salve delle batterie contraeree, i velivoli sovietici sganciarono sulle piste dove gli imperterriti S.79 completavano il decollo. Una seconda squadriglia di sette Tupolev seguì a pochi minuti di intervallo.

Le loro bombe colpirono la zona di decentramento degli S.81 danneggiandone leggermente due e ferendo un aviere, ma l'aggiustatissimo fuoco della batteria 75 CK della milizia abbatté un incursore.

Nel frattempo i CR.32 avevano guadagnato quota divisi in due formazioni. La 102ª Squadriglia era rimasta sulla verticale di Palma per parare altri eventuali attacchi, mentre la 101ª al comando del tenente Luigi Di Bernardo si era portata sul mare, in direzione della costa catalana, per intercettare i Tupolev sulla rotta di ritorno.

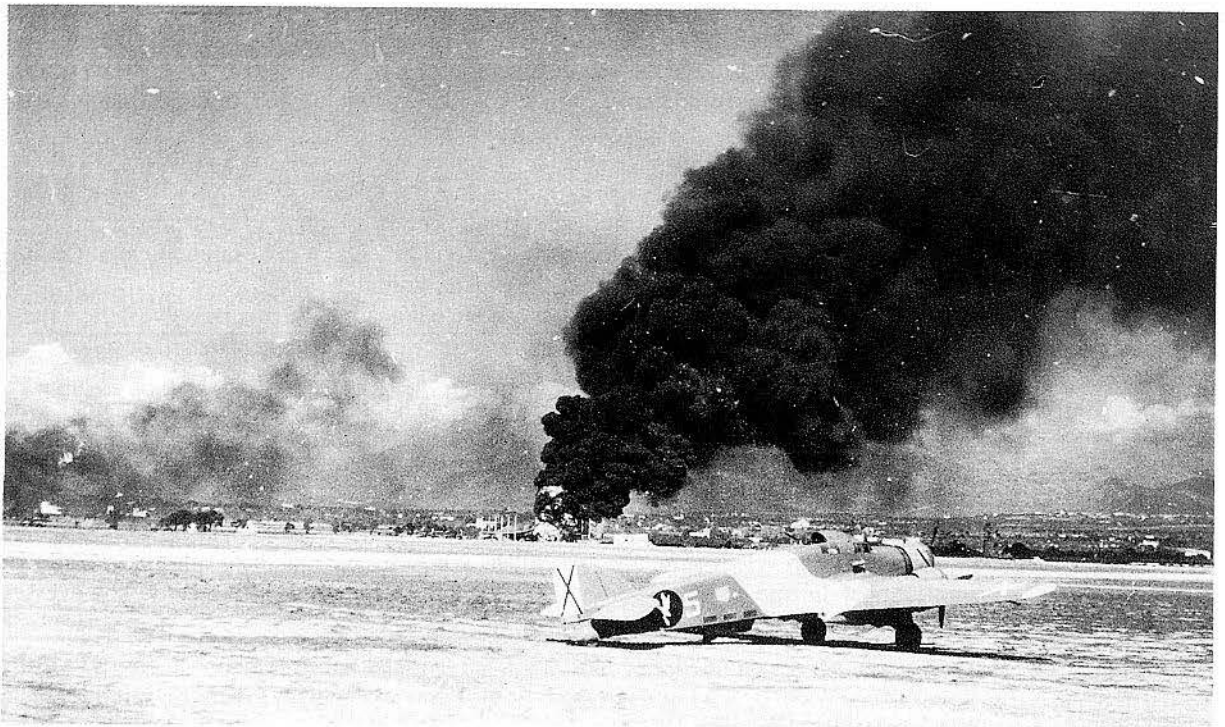
I bombardieri repubblicani rientrarono velocissimi, alla spicciolata, con le formazioni di squadriglia smembrate dal fuoco degli antiaerei. Probabilmente non sarebbero stati intercettati se il tenente Di Bernardo non avesse

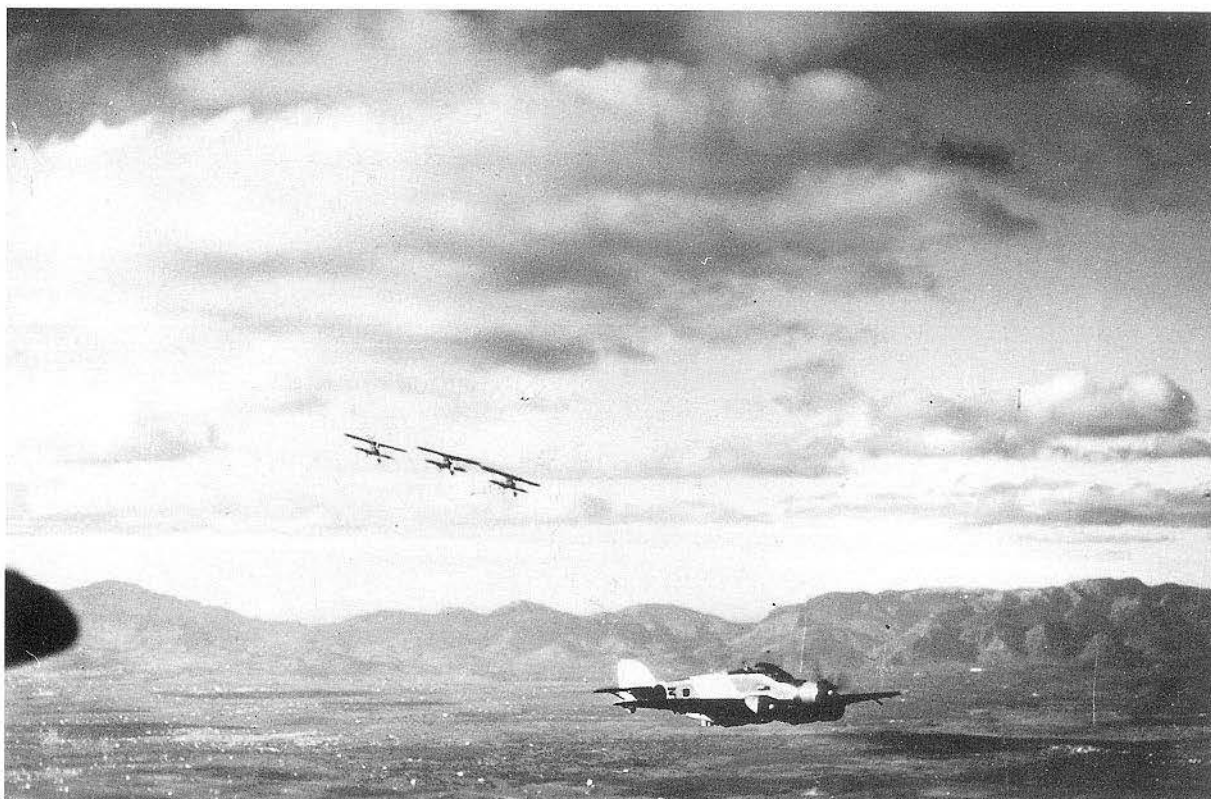
8) Diario Storico del X Gruppo Caccia (MDA OMS Cart. 53)



Sopra, Primavera 1938. S.79 dell'VIII Stormo "Falchi delle Baleari" in azione su territorio repubblicano.
(Aeronautica Militare Fototeca)

Sotto, Mallorca, 7 ottobre 1937, ore 10. Base aerea di Son San Juan sotto attacco dei Katiuska. In primo piano un intatto S.79 dell'8° Stormo, mentre sullo sfondo bruciano fusti di carburante.
(Aeronautica Militare Fototeca)





Pattuglia di protezione di CR.32 del XX Gruppo Autonomo per l'atterraggio di S.79 reduci da una missione sul continente. (Aeronautica Militare Fototeca)

rischiato guidando i suoi nove caccia sino quasi sulla costa, all'altezza della foce dell'Ebro, parecchio oltre il limite prudenziale consentito dall'autonomia dei CR.32.

I piloti repubblicani si videro tagliare la strada dai caccia in prossimità della costa, quando già si credevano al sicuro. In una serie di accaniti duelli individuali sette Tupolev furono colpiti e - secondo le dichiarazioni dei piloti legionari - sei caddero in mare aperto o nei pressi della foce dell'Ebro (9).

L'aviazione repubblicana non ammise le perdite - fatto del tutto normale in tempo di guerra - però, dopo l'incursione del 7 dicembre 1937, i bombardieri russi attesero sei mesi prima di ripresentarsi sull'isola.

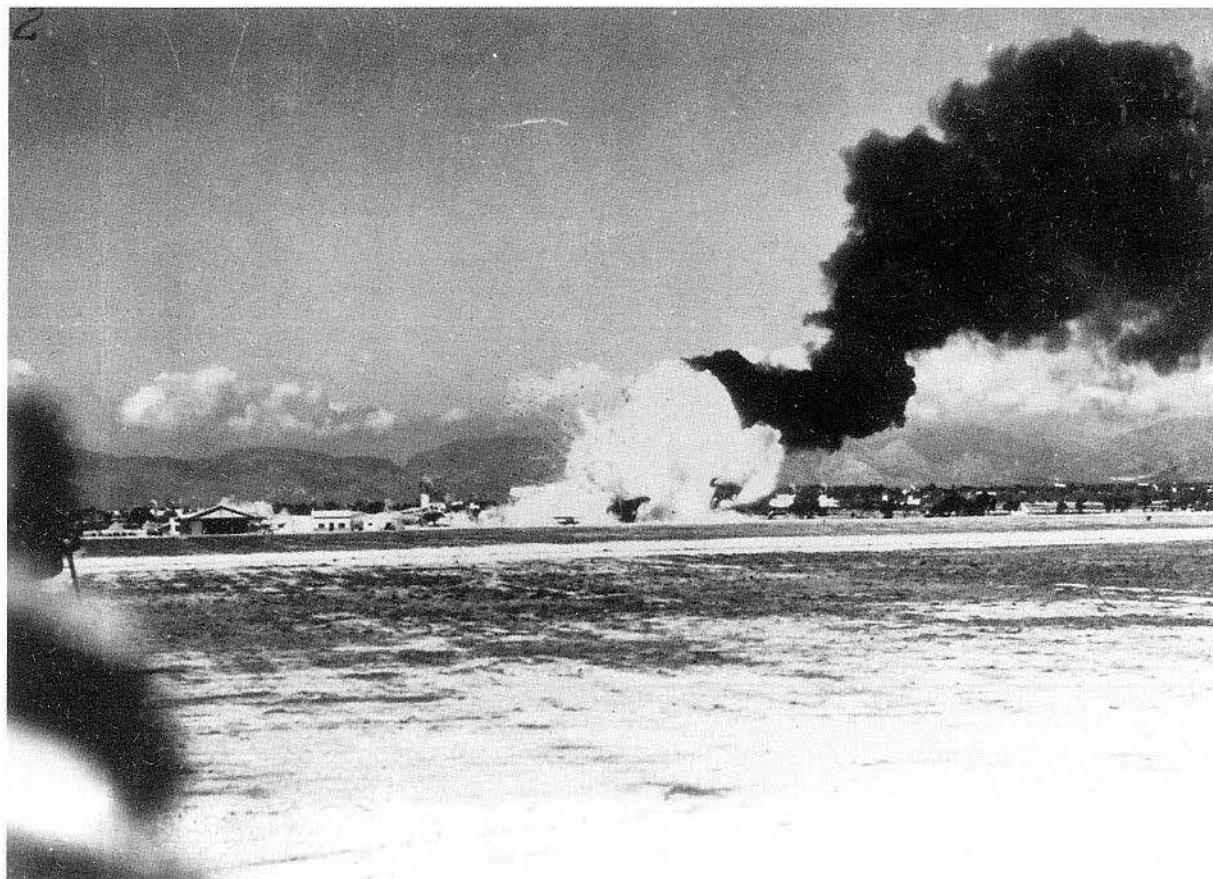
Alle 10,40 del 30 maggio 1938, nove SB-2 attaccarono da alta quota, invertendo velocemente la rotta prima di essere intercettati dai Fiat. I successi della caccia delle Baleari si erano già chiusi, il 2 aprile 1938, con l'abbattimento di un isolato Tupolev - in ricognizione su Palma de Mallorca - nel tratto di mare tra Ibiza e la costa, sotto i colpi del CR.32 del sottotenente Viglione Borghese (Vinetti) (10).

Bombardamenti su porti ed obiettivi strategici

Terminata vittoriosamente la campagna delle Asturie, il comando nazionalista aveva ripreso l'antico progetto di conquistare Madrid. A metà del dicembre 1937, aveva quasi completato i preparativi dell'offensiva, che la ricchezza di effettivi ed armamento faceva sperare risolutiva. Alle operazioni doveva partecipare il Corpo Truppe Volontarie con le Aviazioni Legionarie del continente e delle Baleari. Quest'ultima avrebbe ricevuto nuovi S.79, inviati da Mussolini assieme all'esplicito ordine di intraprendere una vigorosa campagna di bombar-

9) Esiste una discordanza tra il telegramma spedito a Roma dal Comando Aviazione Baleari ed il Diario Storico del XX Gruppo Caccia. Secondo il telegramma, sette aerei furono abbattuti dai caccia ed uno dalla batteria 75 CK, mentre, secondo il Diario, i Tupolev abbattuti dai caccia furono sei (MAE Sp. Fdg B.118 e MDA OMS Cart. 53)

10) L'abbattimento fu confermato dall'osservatorio di Ibiza (MAE Sp. Fdg B.118 KSLA n°690 del 2/4. 1937).



Son san Juan, 9 ottobre 1938. La terrificante esplosione di un S.79 in fase di decollo. Nell'incidente - il peggiore occorso all'Aviazione Legionaria - oltre all'S.79 furono distrutti cinque CR.32 ed un S.81. Sorprendentemente nessuna vittima. (Aeronautica Militare Fototeca).

damenti sulle retrovie e sui centri urbani "rossi" (11).

Il 20 dicembre, quindici S.79 del XXVII Gruppo dell'8° Stormo da Bombardamento Terrestre stanziato sull'aeroporto E. Pesci di Borgo Panigale (Bologna), furono trasferiti a Guidonia, dove, nella notte sul 21, si provvide a cancellare le insegne e le matricole della Regia Aeronautica, ed il mattino seguente fu eseguito il rifornimento di carburante per la trasvolata da Guidonia a Palma.

Tuttavia, all'ultimo istante la partenza degli S.79 fu rinviata, a causa dell'improvvisa e riuscita offensiva lanciata dal capo di S. M. repubblicano Rojo contro Teruel. Il successo di Rojo aveva costretto Franco prima a sospendere poi ad annullare le operazioni contro Madrid.

In attesa di nuove decisioni, nove bombardieri del XXVII erano stati spostati da Guidonia a Viterbo, mentre gli altri erano rimasti in loco. Un paio di settimane dopo, Mussolini aveva deciso di inviare ugualmente i velivoli, alla cui partenza da Guidonia aveva presenziato il generale Pinna. Finalmente la formazione arrivò a Son San Juan, il 12 gennaio 1938.

Il XXVII Gruppo conservò la sua numerazione d'origine anche alle Baleari, dove dal settembre precedente si trovava l'XXVIII Gruppo dell'8° Stormo. Con due gruppi, nuovamente riuniti, si costituiva l'8° Stormo **Falchi delle Baleari**.

Con l'arrivo del XXVII, l'Aviazione Legionaria delle Baleari raggiunse il culmine della sua potenza, infatti il 12 gennaio 1938, sui vari aeroporti di Mallorca erano schierati: l'8° Stormo con ventisette bombardieri veloci S.79, il XXV Gruppo **Pipistrelli delle Baleari** con undici bombardieri notturni S.81, il X Gruppo Caccia con

11) Dal telegramma di Mussolini al generale Berti, comandante del C.T.V.: "Leggo Suo rapporto in data 10 (dicembre 1937) da Vitoria circa imminente attacco. Aviazione Baleari sarà rinforzata e avrà compito di terrorizzare le retrovie rosse e specie i centri urbani.... (.) Mussolini."

(MAE Sp. Fdg B.11 Tel. in partenza N. 3088 del 14/12/1937/XVI).

diciannove caccia Fiat CR.32 e la sezione idrocaccia con tre M.41 (12).

Comandava l'Aviazione delle Baleari il generale Velardi, dipendente direttamente dal generale Bernasconi e dal Ministero dell'Aeronautica di Roma, sebbene - in linea del tutto teorica - gli ordini avrebbero dovuto arrivar- gli dal comando della "Zona Aerea de Baleares ", affidato nell'ottobre 1936 al tenente colonnello Ramòn Franco.

Appena arrivato a Mallorca Ramòn aveva tentato di imporre la sua autorità al maggiore Gallo, ma l'ufficiale italiano, appoggiato dai falangisti locali, aveva mantenuto l'Aviazione Legionaria indipendente dal comando della "Zona Aerea de Baleares" (13). A chiarire la situazione era intervenuto il comandante dell'Arma de Aviación nazionalista. Dopo la visita del generale Kindelàn, Ramòn Franco si era limitato ad esercitare il suo comando sulla dozzina di idrovolanti dell'aviazione spagnola colà dislocati(14).

12) Aviazione Legionaria Baleari - 15 gennaio 1938

Comando Aviazione Baleari

Comandante: generale Velardi

Ufficiale superiore addetto: col. A. Martire

Capo Ufficio Operazioni: magg. V. Fiori

8° Stormo B.V. (S.79)

Comandante di Stormo: col. E. Rossanigo

comandante XXVIII Gruppo: magg. V. Morandi

" 18ª Sq.: cap. E. Balbo di Vinadio

" 52ª Sq.: cap. M. Banchio

comandante XXVIII Gruppo: magg. M. Cesare Di Carlo

" 10ª Sq.: cap. Tullio De Prato

" 19ª Sq.: cap. P. Zigiotti

XXV Gruppo B.N. (S.81)

comandante di Gruppo: cap. S. Spadaccini

" 251ª Sq.: cap. G. De Cecco

" 252ª Sq.: cap. C. A. Rizzi

X Gruppo Caccia Autonomo (CR.32)

comandante di Gruppo: cap. R. Pratelli

" 251ª Sq.: ten. C. Di Bernardo

" 252ª Sq.: ten. P. Scapinelli

Sezione Idrocaccia (M. 41)

comandante: ten. F. Masini

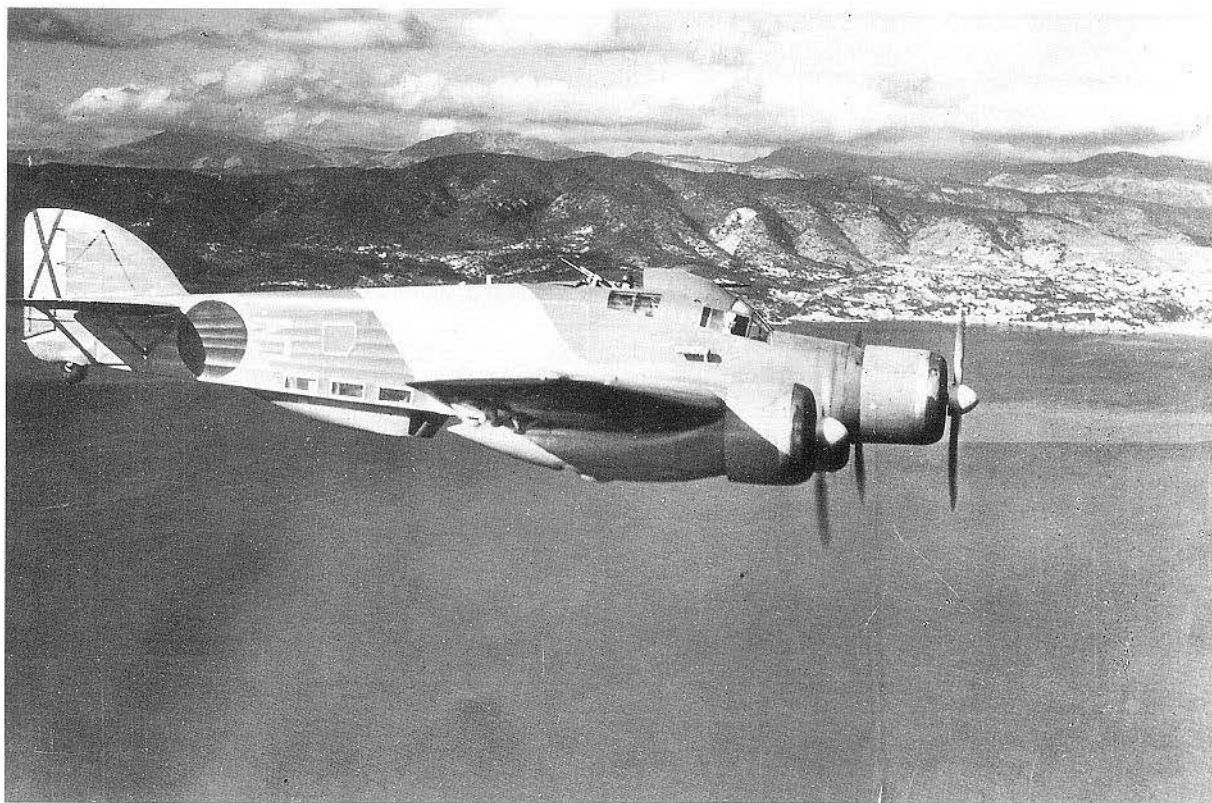
Forza Reparti:

Reparti	apparecchi	dislocazione
8° St. B.V.	S.79: 27 in carico (18 effc.)	Salinas
XXV Gr. B.N.	S.81: 11 in carico (11 effc.)	Son San Juan
X Gr. C.T.	CR.32: 19 in carico (18 effc.)	Son San Juan
Sez. Idro	M.41: 3 in carico (3 effc.)	Palma

Origine: Diario Storico Aviazione Baleari, MDA OMS Cart. 50)

13) MAE Sp. Fdg. B.4, Telegramma Regia Marina a MAE.

14) Kindelàn aveva informato l'ufficiale di collegamento dell'A.L., tenente colonnello Drago, che Ramòn Franco aveva pochissimo senso morale e che egli aveva personalmente sconsigliato il generale Franco di riammetterlo nelle file dell'aviazione, in quanto nessun ufficiale voleva dargli la mano ed avere a che fare con lui. (MDA OMS Cart. 73). In realtà, tutta l'ostilità per Ramòn veniva dalle sue passate idee di sinistra (n. d. A.).



Sopra, Un "Falco delle Baleari" si appresta all'atterraggio a Son San Juan.
(Aeronautica Militare Fototeca).

Sotto, Esplosione di un deposito carburanti centrato a Tarragona (Aeronautica Militare Fototeca)



I bombardamenti dell'Aviazione Baleari sulle città costiere del Levante e della Catalogna aumentarono in numero e violenza. Dal 15 gennaio al 10 marzo, il porto di Barcelona venne sottoposto a sedici incursioni che picchiarono soprattutto sulle navi alla fonda e sulle attrezzature portuali. Naturalmente errori di mira, complice anche l'influenza del vento sulla traiettoria delle bombe, ne portarono una parte sui quartieri limitrofi agli obiettivi. Ne soffrì particolarmente il Barrio Gotico - un grande e ricco quartiere a pianta pentagonale, allora centro storico ed amministrativo della città - stretto fra la zona portuale ad Est, la stazione ferroviaria a Nord ed il castello di Montjuich a Sud, pertanto piazzato esattamente al centro dei principali bersagli delle bombe legionarie.

Nonostante l'esplicita autorizzazione di Mussolini a bombardare le città, sino alla metà del marzo 1938 l'Aviazione delle Baleari non aveva ancora attaccato alcun centro abitato. Sui quartieri civili erano cadute solo bombe che avevano mancato il bersaglio (15).

Gli abitanti delle zone di Barcelona lontane dagli obiettivi erano convinti di non correre alcun pericolo. Durante gli allarmi aerei la popolazione continuava imperterrita le abituali occupazioni, anche quando il ronzio dei bombardieri si faceva più vicino e si udiva il crepitio della contraerea. I forestieri preoccupati dall'avvicinarsi degli aerei si sentivano rassicurare dai barcelonès con un noncurante "Vanno al porto", accompagnato da un gesto di fastidio rivolto ai lontani velivoli. Ed in effetti le bombe toccavano sempre alla zona del porto (16).

Insieme al porto di Barcelona furono presi di mira molti altri porti, fra i quali quello di Cartagena, attaccato dai **Falchi delle Baleari** nel mattino del 7 marzo con bombe da 250 Kg. a scoppio ritardato.

Risultarono colpiti la darsena, i depositi ed il porto interno, dove erano ancorate le navi della squadra repubblicana.

Secondo informazioni della Jefatura del Aire, l'incrociatore **Libertad** era stato danneggiato ed il cacciatorpediniere **Lepanto** affondato. Ambedue le unità avevano partecipato, poche ore prima al largo di Valencia, all'affondamento dell'incrociatore nazionalista **Baleares**. In realtà il **Lepanto** non era stato affondato, tuttavia la pronta risposta dell'Aviazione Legionaria aveva riscosso gli entusiastici elogi del generale Franco, il quale aveva chiesto a Bernasconi di ripeterla, eventualmente con il concorso degli S.79 spagnoli (17). L'apprezzamento del Generalissimo sembrava però sottolineare il carattere strettamente militare del bombardamento di Cartagena, eseguito nell'esatto momento in cui il governo nazionalista stava cercando di ricostruirsi una immagine accettabile sia presso il fronte interno sia presso l'opinione pubblica internazionale, ambedue impressionati dalla brutale "escalation" dei bombardamenti aerei. Sino dall'inizio della guerra, l'aviazione nazionalista e l'aviazione repubblicana avevano bombardato città e centri abitati.

Nel gennaio 1938, Salamanca aveva ricevuto dagli aerei repubblicani una buona dose di esplosivi che, a detta degli abitanti, erano stati indirizzati contro l'Ambasciata d'Italia e gli uffici militari italiani per vendicare le vittime fatte a Barcelona dall'Aviazione delle Baleari.

I nazionalisti avevano annunciato la loro intenzione di rinunciare ai bombardamenti di rappresaglia, lanciando nel contempo una pubblica proposta per la umanizzazione dell'impiego dell'arma aerea. Il comandante dell'Arma de Aviación, generale Kindelán, aveva dichiarato che era allo studio un sistema per bandire i bombardamenti al di fuori dei fronti di combattimento (18).

La pratica dei bombardamenti aerei sui centri abitati incontrava una crescente opposizione pure negli ambienti nazionalisti. Lo stesso Franco, che pochi mesi prima aveva sollecitato dall'Aviazione Legionaria l'esecuzione di bombardamenti di rappresaglia su città repubblicane, ora aveva completamente riveduto il suo atteggiamento.

Però, il 4 dicembre 1937, alla vigilia della progettata ed in seguito annullata offensiva contro Madrid, il Generalissimo aveva chiesto a Bernasconi di mandare l'Aviazione delle Baleari a bombardare alcuni obiettivi fra i quali era compresa "Barcelona città e le fabbriche di guerra ivi esistenti" (19).

15) Sino ai bombardamenti di Barcelona del 16, 17, 18 marzo 1938, i rapporti del Comando Aviazione Legionaria delle Baleari avevano elencato obiettivi di interesse strettamente militare come: porti, navi mercantili e da guerra, fabbriche, depositi di carburanti, ponti, stazioni ferroviarie, vie e mezzi di comunicazione. Solo nei telegrammi dei giorni 16, 17, 18 marzo 1938 si fa espressamente cenno al "centro demografico" della città di Barcelona (MAE Sp. Fdg. B.118, B.97).

16) A. Garcia Lacalle, op. cit., pag. 307.

17) Elenco "Navi nemiche affondate o colpite per bombardamento nei porti" (MDA OMS Cart. 48/A); Comando A.L., Telegramma in partenza n°071 del 7. 3. 37 (MDA OMS Cart. 73).

18) Telespresso inviato il 2/2/38 al Ministero Affari Esteri da Viola, ambasciatore italiano a Salamanca (MAE Sp. Fdg. B.97).

19) Telegramma 02216 - 4 dicembre 1937 - da Comando Aviazione Legionaria, Vitoria, ad Aviazione Legionaria delle Baleari (MDA OMS, Cart 73 A).



Villareal, 19 dicembre 1938. S.79 del XXVIII Gruppo in virata di rientro, dopo avere centrato i ponti stradale e ferroviario sul Myares
(Aeronautica Militare Fototeca)

Von Stohrer, ambasciatore tedesco a Salamanca, aveva avvertito il suo collega italiano Viola del mutamento di indirizzo del governo e dell'opinione pubblica nazionalista in tema di bombardamenti aerei. Con una profetica intuizione, che i tedeschi avrebbero provato sulla loro pelle di lì a pochi anni, von Stohrer aveva osservato che i bombardamenti sulle città, a meno che non fossero spinti sino alla totale distruzione, non erano risolutivi agli effetti della guerra. Ad essi si doveva l'atmosfera di ostilità contro gli italiani ed i tedeschi, esistente non solo fra gli spagnoli repubblicani, ma anche fra i nazionalisti.

I tedeschi avevano deciso pertanto di cessare definitivamente questo genere di azioni aeree sul territorio repubblicano.

Gli avvertimenti di Stohrer allarmarono talmente l'ambasciatore Viola da indurlo a telegrafare a Roma, il 2 febbraio 1938, per suggerire la sospensione dei bombardamenti dell'Aviazione delle Baleari sulle città, affinché gli italiani non rimanessero soli a sopportarne la responsabilità e le conseguenze di ordine morale e politico (20).

Il telegramma, oggi all'archivio del Ministero degli Esteri a Roma, reca l'inconfondibile "visto" a matita bleu di Mussolini. Certamente il Duce sapeva che non vi era ancora stato un solo deliberato attacco dell'Aviazione Legionaria contro la popolazione civile.

Uomo di fine intuito politico, il capo del fascismo sapeva anticipare le reazioni dell'opinione pubblica. Sorprende quindi che egli, ignorando le informazioni dell'ambasciatore Viola, alcune settimane più tardi abbia ordinato agli aerei delle Baleari di bombardare il centro urbano di Barcellona.

20) Telespresso Viola del 2/2/38, già citato.

La verità sul bombardamento italiano di Barcelona

Respinti e battuti i repubblicani a Teruel, i nazionalisti avevano iniziato, il 9 marzo, la battaglia d'Aragona, nella quale Mussolini aveva riposto le più alte speranze per concludere infine la guerra di Spagna, a causa della quale l'Italia si era sempre più allontanata dalle democrazie europee.

Esattamente in quei giorni, la Germania aveva presentato al Duce il conto per l'appoggio dato alla politica italiana in Spagna.

L'annessione dell'Austria al Reich tedesco era cosa ormai fatta, nonostante che l'indipendenza del vicino stato fosse stata uno dei cardini della politica estera di Mussolini sino alla metà degli anni trenta. L'acquiescenza del Duce aveva mandato in frantumi l'ultimo anello che collegava l'Italia ai suoi ex alleati della prima guerra mondiale.

Nella sera del 16 marzo era in programma alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni in Roma un discorso del Duce sul problema austriaco: una amara pillola che il Capo si apprestava a rendere più dolce al palato dei fedelissimi. In giornata era pervenuta notizia che la Francia stava per riprendere in grande stile le forniture di materiale bellico al governo repubblicano.

Pochi minuti prima di pronunciare il discorso, Mussolini chiamò il generale Valle ordinandogli di dare il via ad uno spettacolare bombardamento su Barcelona. In serata il generale Velardi riceveva dal Ministero dell'Aeronautica un messaggio urgentissimo: "Iniziare da stanotte azione violenta su Barcelona con martellamento diluito nel tempo (.) Assicurare (.)" (21).

Le ragioni che portarono Mussolini a questa decisione non sono tuttora compiutamente chiarite: volevano essere un duro ammonimento per la Francia oppure una ostentazione di potenza nei confronti di Hitler?

Neppure il minuzioso diario del ministro degli Esteri, Galeazzo Ciano, offre lumi in proposito. Indubbiamente una azione del genere era già stata studiata nei dettagli. Lo si intuisce dalla laconica brevità del telegramma di Valle a Velardi, lo conferma la prontezza dell'esecuzione.

Nella giornata del 16 marzo, l'Aviazione delle Baleari era stata intensamente impegnata in azioni strategiche a sostegno dell'offensiva in Aragona. In conformità agli ordini dell'Estado Mayor del Aire, dodici S.81 avevano demolito i ponti di Amposta e Villareal e colpito pure una colonna militare in transito sulla costiera. Gli S.79 avevano incendiato i depositi delle stazioni ferroviarie di Castellon de la Plana, Tortosa, Sagunto e Benicasin.

Alle 21 della sera stessa, quattro S.81 del XXV Gruppo erano già in azione su Barcelona. Durante la stessa notte altre due piccole pattuglie di tre S.81 ciascuna bombardarono il centro demografico della capitale catalana.

All'indomani, intorno alle 7,30, ebbe luogo il primo attacco diurno, portato da sei S.79 del XXVII Gruppo, seguito da quello di cinque velivoli del XXVIII alle 10,20 e da quello di altrettanti S.79 del XXVII alle 14,00.

Gli S.79 della prima ondata avevano lanciato 48 bombe da 100 Kg e 24 incendiarie da 20 Kg, di cui due terzi avevano colpito una zona nei pressi del porto, il rimanente era caduto nei pressi della stazione ferroviaria.

Gli aerei avevano trovato l'opposizione di una fortissima contraerea e di una squadriglia di caccia, audacemente lancia-tasi all'attacco degli incursori.

La città non era affatto indifesa e neppure innocentemente estranea allo sforzo militare dell'esercito repubblicano. In essa avevano sede molte delle maggiori industrie belliche, affiancate da una miriade di laboratori impegnati in produzioni di interesse militare, per buona parte direttamente inseriti nel tessuto urbano (22). Nella seconda guerra mondiale parecchie città sarebbero state rase al suolo per molto meno.

Il secondo bombardamento diurno del 17 marzo fu eseguito alle 10,00 dagli S.79 del XXVIII Gruppo. All'incirca alla medesima ora il capitano Moya, ufficiale comandante il deposito di munizioni del Corpo del Genio repubblicano installato nei fabbricati della stazione ferroviaria di la Sagrera (Barcelona), aveva ordinato al caporale Laporta di recarsi alla polveriera del castello di Montjuich con un autocarro ed una squadra di soldati per un prelievo urgente di esplosivi.

All'incirca un'ora dopo il bombardamento, il caporale Laporta e ventidue genieri erano partiti in autocarro dalla Sagrera.

La giornata era magnifica, una leggera brezza aveva spazzato le nuvole dal cielo ed il sole splendeva sulla città. I soldati erano allegri. Anche se il lavoro che li attendeva a Montjuich era faticoso, la scarrozzata attraverso Barcelona era sempre un piacevole diversivo alla noia della vita di caserma a la Sagrera.

Alla polveriera installata nei fossati del castello, la squadra del caporale Laporta aveva cominciato a lavorare sodo trasferendo sull'autocarro tritolo imballato in casse da 40 chilogrammi.

Sul campo di Salinas (Mallorca), 200 chilometri a Sud Est di Barcelona, squadre di armieri dell'8° Stormo

21) G. Ciano "Diario" già citato, pag. 113 e 115.

Comando A.L. Telegramma in arrivo 5626, 16 marzo 1938 per KSLA e p. c. BASA (MDA OMS Cart. 73).

22) A. Nassaes, op. cit., pag. 230.



Barcelona, 17 marzo 1937, ore 14,00. L'esplosione di un autocarro carico di tritolo, centrato da una bomba in calle Balmes. (Aeronautica Militare Ufficio Storico)

avevano appena terminato un lavoro altrettanto faticoso e delicato quanto quello dei genieri repubblicani a Montjuich.

Otto bombe da 250 Kg., ventiquattro da 100 Kg. e dodici incendiarie da 20 Kg. erano appena state caricate nelle stive dei cinque S.79 - due della 18ª Squadriglia e tre della 52ª - incaricati della terza missione diurna su Barcelona.

Alle 12, 45 i velivoli erano decollati.

Mentre gli S.79 erano in volo, gli uomini del caporale Laporta avevano ultimato il carico e l'autocarro era ripartito stracarico, con i soldati seduti sulle casse d'esplosivo.

Su ordine di Laporta, l'autista era prima passato alla caserma Durruti per la consegna di alcuni documenti, poi aveva condotto l'autocarro con il suo pericoloso carico sulla larga Avenida de las Cortes Catalanas: la via più breve per il ritorno alla Sagrera, dove la squadra era attesa per il rancio.

Mancavano pochi minuti alle 14,00. Il lamentoso ululato delle sirene precedette di poco l'arrivo degli S.79.

In formazione a cuneo a 6000 metri di quota, i velivoli avevano tagliato obliquamente la costiera, procedendo in mezzo alle nere nuvolette degli shrapnels sulla direttrice Stazione Ferroviaria - Plaza de Cataluña. I lunghi cannoni antiaerei piazzati sulla collina del Tibidabo e di Montjuich avevano aperto un fuoco accelerato contro le lontane sagome dei trimotori italiani nitidamente stagliate contro l'azzurro del cielo.

Alle 14,00, le prime bombe emersero dai portelli, capriolando goffamente nell'aria prima essere stabilizzate in traiettoria dai governali di coda, poi affondarono velocissime nell'aria, confondendosi col sottostante grigiore dei quartieri cittadini.

Una incalzante sequenza di esplosioni iniziò poco oltre la Plaza de Cataluña proseguendo veloce ed inesorabile in direzione dell'Avenida de Cortes Catalanas.

Da opposta direzione, l'autocarro del caporale Laporta correva incontro alle esplosioni, lanciato a tutta velocità sulla larga ed alberata Avenida. Quando l'incontro avvenne, accanto all'incrocio dell'Avenida con Calle Balmes, una sorda e tremenda deflagrazione scosse l'intera città.



Barcelona, marzo 1938. Le distruzioni in calle Balmes, dopo l'esplosione di un autocarro di tritolo centrato da una bomba lanciata da un S.79. L'enormità della distruzione impressionò, anche perché ne fu nascosta la vera causa.
(Collezione Ferdinando Pedriali)

Dagli aerei fu vista una enorme colonna grigia di fumo e polvere eruttare repentina fra gli edifici del centro: illuminata dal sole, alta circa 250 metri e larga 100, con l'estremità superiore allargantesi come un sinistro fungo.

Il comandante della formazione la attribuì subito all'esplosione di un deposito di munizioni.

Palazzi alti sei piani erano crollati. Lo spostamento d'aria causato dalla deflagrazione del carico esplosivo dell'autocarro aveva sventrato un blocco di fabbricati, penetrando come un soffio in un castello di carte. Polverizzati gli edifici sul lato dell'Avenida, la forza dell'esplosione aveva superato i cortili interni demolendo gli appartamenti prospicienti la strada parallela. Morti tutti i soldati sull'autocarro e alcune decine di civili (23).

La città fu nuovamente bombardata nelle ore notturne da tre pattuglie di tre S.81 ciascuna.

Gli attacchi diurni ripresero alle 7,00 del 18 con tre S.79 e proseguirono sino alle 15,10 quando tre S.79 della 18ª Squadriglia del capitano Balbo di Vinadio sganciarono le ultime bombe sopra la stazione ferroviaria.

D'ordine del generale Franco, i bombardamenti furono sospesi dalla notte del 18.

A partire dalla notte sul 19, l'aviazione delle Baleari riprese le azioni nelle retrovie del fronte a sostegno dell'attacco lanciato nel medesimo giorno dal C.T.V. in direzione di Gandesa (24).

Dal 16 al 18 marzo, nello spazio di 41 ore, erano cadute su Barcelona complessivamente circa 44 tonnellate di bombe. Una quantità non trascurabile, ma non certo sufficiente a provocare grandi devastazioni entro una città di quelle dimensioni. Tuttavia la tecnica dell'ininterrotto bombardamento adottata dall'Aviazione delle Baleari aveva profondamente impressionato. Era accaduto qualcosa di nuovo, mai provato prima d'allora da alcuna popolazione civile. L'effetto era stato terrorizzante: alla sera del 17 era cominciato l'esodo in massa verso la campagna di migliaia di persone stipate su ogni tipo di veicoli. Quasi tutti i gli esercizi pubblici di Barcelona avevano chiuso.

23) La narrazione del bombardamento delle ore 14,00 del 17 marzo è basata sulle seguenti fonti d'informazione:

MDA, OMS, Cart. 55: Diario storico del XXVII Gruppo Bombardamento Veloce "Falchi delle Baleari".

ibidem, Cart. 50: Diario storico Aviazione delle Baleari.

MAE, Spagna, Fdg., B.4e B.118 telegrammi in arrivo 741 e 546, Ministero dell'Aeronautica.

J. J. Maluquer Wahl, "El enigma del Camion de trilita" Barcelona s. d. L'autore, ex aviatore repubblicano, ha obiettivamente accertato la corresponsabilità delle autorità militari repubblicane per una non trascurabile aliquota di distruzioni e vittime.

24) Comando A.L., Telegramma in partenza a Min. Aeronautica Roma, n°081 del 18. 3. 37 (MDA OMS Cart. 73).

La apparente semi invulnerabilità degli aerei legionari aveva demoralizzato anche le autorità militari.

Il comandante della caccia Garcia Lacalle si era roso di rabbia vedendo la facilità con cui i velivoli delle Baleari avevano sorvolato la città. Il ministero della Difesa era però rimasto sordo alle sue insistenti richieste di trasferire a Barcelona quattro monopiani "Mosca" per intercettare i bombardieri. Gli era stato risposto che, mentre era in corso la battaglia in Aragona, nessun aereo da caccia poteva essere distaccato dal fronte per rafforzare la difesa aerea della città.

Giorni dopo il governo aveva avuto un ripensamento. Alcuni caccia erano stati distaccati dal fronte ed era stata organizzata una parata aerea su Barcelona, alla quale avevano partecipato velivoli di tipi svariati, tanto per fare numero e per sollevare il morale della gente (25).

Franco era rimasto profondamente irritato dal bombardamento di Barcelona, effettuato senza il suo preventivo consenso ed in una forma così insistente e continuata.

Per evitare il ripetersi di iniziative analoghe, il 28 marzo, l'Estado Mayor de l'Aire emanò un ordine che proibiva i bombardamenti aerei dei centri abitati senza il preventivo, espresso consenso dei comandi spagnoli (26).

Al pari del bombardamento di Guernica, pure quello di Barcelona offrì ottimi spunti alla propaganda repubblicana - pronta ad additare al mondo la barbarie del nemico fascista - ed ai giornalisti delle agenzie stampa internazionali avidi di notizie sensazionali.

La colossale esplosione di Calle Balmes era sulle prime pagine di tutti i periodici francesi, americani ed inglesi, oggetto di fantastiche interpretazioni.

Secondo il giornalista americano H. Matthews, essa era stata prodotta da una bomba ad aria liquida, ultima micidiale invenzione italiana.

Bowers, ambasciatore degli USA in Spagna, che per rispetto alla sua carica avrebbe dovuto astenersi dallo scrivere sciocchezze, avvalorò la tesi di Matthews accennando nelle sue memorie ad una torpedine aerea di 50 o 100 chilogrammi caricata con un nuovissimo esplosivo.

Aveva pure trovato largo credito l'ipotesi di una bomba di 9.000 chilogrammi che, a detta di esperti spagnoli, sarebbe stata lanciata dagli aerei legionari.

Di tutte le versioni questa era la meno peregrina, se non altro perché forniva una quasi esatta stima dell'esplosivo caricato sull'autocarro, causa di un tale disastro. Tuttavia era ovvio che una bomba di quel peso nemmeno poteva essere caricata su un bombardiere S.79, capace di portare un carico massimo di 1.000 chilogrammi.

Sebbene puerilmente fantasiosa, la tesi della superbomba continuò a trovare credito - anche in tempi recenti - presso storici ritenuti autorevoli (fra i quali: G. Jackson e Hugh Thomas) mentre non trovarono ascolto le voci circa un autocarro di tritolo esploso durante il bombardamento.

Con la complicità - sciocca e irresponsabile - della stampa "liberal" nordamericana e di vari movimenti pacifisti, il governo repubblicano riuscì a speculare sui morti di Calle Balmes, occultando abilmente la verità al riguardo.

Quando una commissione di parlamentari laburisti inglesi, in visita a Barcelona, cercò di indagare sull'episodio, i funzionari dell'Ayuntamiento incaricati di scortarli in Calle Balmes ammonirono i civili presenti a non fare accenni alla presenza dell'autocarro in Avenida de las Cortes Catalanas durante il bombardamento (27).

Secondo informazioni ufficiali repubblicane, i tre giorni di bombardamento avevano causato 670 morti e 1.200 feriti, 48 edifici distrutti e 71 danneggiati (28). In seguito il numero delle perdite umane fu aumentato: la commissione parlamentare britannica fu informata che i morti e feriti erano rispettivamente 1.000 e 2.000, ma recenti ricerche dimostrano che tutte queste cifre furono esagerate ad arte (29).

25) A. Garcia Lacalle, op. cit., pag. 307.

26) Estado Mayor del Aire, Instrucción General N°30, 28 Marzo de 1938, Il año Triunfal (MDA, OMS, Cart. 73).

27) Rivista Aeronautica, anno XV N°12, pag. 398, Roma, dicembre 1939.

28) Da "La Vanguardia española" del 20. 3. 1938, riportato da A. Nassaes, op. cit., pag. 245.

29) Successive valutazioni, tutte ispirate ai dati forniti dal Governo repubblicano, portarono le perdite civili a 1.300 morti 2.000 feriti, ma una ricerca dello storico A. Nassaes (op. cit. pag. 245) accertò che il numero dei decessi per qualsiasi causa, registrati per il mese di marzo 1938 nella città di Barcelona, furono in totale 1.045, mentre nel mese precedente erano stati 1.043 e nel successivo furono 947. Ciò mette in dubbio la dichiarazione del governo repubblicano, anche allora sospettato di avere gonfiato le cifre per screditare sia gli italiani che i nazionalisti.

Resta comunque il fatto che molti civili furono uccisi nel corso delle dodici azioni aeree fra il 16 ed il 18 marzo, tuttavia le vittime avrebbero potuto essere molte di più se l'Aviazione delle Baleari avesse seguito alla lettera le istruzioni ricevute da Roma (30). In realtà le squadriglie avevano mirato di preferenza alla zona portuale ed alla stazione ferroviaria, cosicché le distruzioni non uscirono molto oltre l'abituale perimetro degli obiettivi strategici più volte battuti in precedenza (31).

La durata e la inesorabile continuità dell'azione su Barcelona avevano però sollevato una reale ondata di emozione, che aveva indotto i governi francese ed inglese ad un passo ufficiale presso il governo di Burgos per protestare contro i deliberati attacchi a popolazioni civili.

Pure il Vaticano si associò alla generale deplorazione, chiedendo formalmente alle ambasciate d'Italia e della Spagna nazionalista presso la Santa Sede che nel futuro si evitassero attacchi aerei sopra città aperte.

Il governo nazionalista lasciò senza risposta la protesta francese, tuttavia - per voce del conte Jordana ministro degli Affari Esteri - replicò dignitosamente al governo inglese che il generale Franco aveva dato ripetute prove di fare la guerra nel modo più umano consentito dalle circostanze, tanto più che era obbligato a farla nel proprio paese, aggiunse inoltre che Barcelona era piena di obiettivi militari.

Cinque anni più tardi il governo inglese avrebbe autorizzato il Bomber Command della Royal Air Force ad eseguire sulla Germania bombardamenti il cui unico obiettivo era "il potenziale umano" del Terzo Reich. L'elegante perifrasi faceva di ogni tedesco, senza distinzione nè di sesso nè di età, un obiettivo militare della RAF. La strage di trecentomila civili nei tre soli bombardamenti americani di Tokio, Hiroshima e Nagasaki - gli ultimi due eseguiti con bombe atomiche - non sollevò le proteste di alcuno dei governi che nel 1938 aveva stigmatizzato gli attacchi dell'Aviazione Legionaria su Barcelona.

Le operazioni dell'ultimo anno di guerra

Le più grandi battaglie dell'ultimo anno di guerra furono combattute in Aragona, nel Levante ed in Cataluña a meno di un'ora di volo dalle basi dell'Aviazione delle Baleari, i cui aerei intervennero nelle retrovie del fronte, battendo tutti i centri di rifornimento delle armate repubblicane.

In aprile e maggio, durante la battaglia d'Aragona furono ripetutamente attaccate le stazioni ferroviarie di Tortosa, Reus, Castellon de la Plana, i principali porti del Levante e della Cataluña, fra cui quelli di Valencia e Barcelona, ed i centri dell'industria bellica, fra cui le fabbriche aeronautiche di Reus e Sabadell.

In giugno e luglio, l'offensiva del Levante fu accompagnata da una dura e continua pressione dei **Falchi** e dei **Pipistrelli delle Baleari** sui porti di Alicante e Valencia, per la cui difesa i repubblicani furono obbligati a distaccare permanentemente dal fronte un reparto caccia equipaggiato con "Mosca" e "Chato".

Uno dei primi combattimenti aerei fra il nuovo reparto caccia e gli S.79, aveva avuto luogo il 6 giugno otto S.79, quando otto bombardieri, appena terminata una azione su Valencia, che aveva colpito le officine, i moli e la centrale elettrica, furono attaccati da tre caccia, uno dei quali fu abbattuto in fiamme dai mitraglieri legionari.

Nella notte sul 7 giugno, sette S.81 ottennero un grosso successo centrando i grandi serbatoi di carburante della CAMPSA di Barcelona, situati in posizione protetta, a ridosso dei dirupi della collina di Montjuich.

Due ore dopo l'azione, la ricognizione di un S.81 confermava che un violentissimo incendio si era propagato all'intero deposito. Le altissime fiamme sviluppate da migliaia di tonnellate di benzina ed oli combustibili illuminavano tutta la città ed il loro rosso riverbero era visibile a 150 chilometri di distanza.

Nella notte seguente, otto S.81 centrarono piroscafi attraccati ai moli esterni del porto, suscitando altri grandi incendi le cui fiamme si unirono a quelli che bruciavano dal giorno precedente.

Le officine aeronautiche di Figueras e Sabadell e gli hangars dell'aeroporto del Prat de Llobregat furono attaccati in giugno dagli S.79 e dagli S.81, mentre i caccia intercettori si facevano più arditi, specialmente su Valencia.

Il 27 giugno cinque S.79 del XXVII Gruppo, guidati dal maggiore La Manna, avevano eseguito un preciso bombardamento sul porto di Valencia nonostante l'accanita opposizione di alcuni caccia repubblicani. Raffiche di mitragliatrice avevano crivellato uno dei bombardieri, ma la durezza dell'attacco non aveva impedito agli S.79 di centrare quattro piroscafi, uno dei quali affondava, mentre i britannici **Arlon** e **Durham**, e lo spagnolo **Guecho** si incendiavano.

30) Non vi è alcun dubbio circa le disposizioni impartite ai reparti da bombardamento dal Comando Aviazione Baleari: doveva essere colpito "il centro demografico della città", (MDA, OMS, Cart. 55: Diario storico del XXVII Gruppo Bombardamento Veloce "Falchi delle Baleari"). Lo stesso obiettivo è specificato nel telegramma del Comando A.L. in arrivo a Roma, Ministero Aeronautica, N°741, del 17/3/37 (MAE, Spagna, Fdg. B.118).

31) A. Nassacs, op. cit., pag. 246.

Altri tre piroscafi attraccati ai moli di Valencia erano stati colpiti dagli S.79 il 19 luglio. Una delle navi, carica di munizioni, era saltata in aria con eccezionale violenza.

Nel corso dei mesi di giugno, luglio ed agosto, l'Aviazione delle Baleari aveva tenuto nel mirino soprattutto i porti di Barcelona, Alicante, Valencia, Torreveja, Tarragona e Feliù, ma con l'inizio della battaglia dell'Ebro, essa si era dedicata quasi esclusivamente al porto di Barcelona, facendone l'obiettivo fisso degli S.79 dell'8° Stormo.

Fra il 16 settembre ed il 13 ottobre, accanto ai moli di Barcelona furono colpiti sedici piroscafi, fra i quali gli inglesi **Thorpey**, **Luineach** e **Houston** (32).

In due occasioni i bombardieri ebbero la sorpresa di trovare "Rata" già in quota nel cielo della capitale catalana.

I caccia erano stati fatti preventivamente decollati sulla base di precise informazioni relative all'ora del decollo dei bombardieri da Palma de Mallorca ed alla loro presumibile ora di arrivo. Quantunque in posizione tattica favorevolissima, i "Rata" non erano riusciti ad abbattere alcuno dei robustissimi S.79 (33).

I bombardamenti sulle città avevano scosso dal letargo la Società delle Nazioni, la quale, sollecitata da britannici e francesi, decise di costituire una commissione per indagare sui bombardamenti aerei contro le città aperte e le navi britanniche. La commissione fu formata con forte ritardo causa il rifiuto degli Stati Uniti e dei paesi scandinavi a parteciparvi.

Il governo di Burgos aveva protestato perché della commissione facevano parte solo nazioni che non avevano ancora formalmente riconosciuto la Spagna nazionale. Franco era rimasto assai contrariato quando non era stata accolta la sua proposta di estendere le indagini della commissione anche alle atrocità perpetrate dai repubblicani.

In realtà agli inglesi, che ne erano i principali promotori, premeva molto più appurare le circostanze degli attacchi alle navi battenti la loro bandiera: in particolare di quelli avvenuti fuori dai porti.

Infatti essi sospettavano che di questi ultimi fossero responsabili pure aerei tedeschi ed italiani. Circa i tedeschi non si sbagliavano, perché gli attacchi in mare erano eseguiti anche da aerei della Condor. Quanto ai presunti aerei italiani: si trattava di squadriglie spagnole equipaggiate con idrovolanti italiani CANT Z 501 e CANT Z 506 (34).

A causa del fermo rifiuto degli altri paesi la commissione era stata infine formata con appena due soli membri: il colonnello a riposo della Royal Air Force R. Smith Piggot ed il tenente colonnello d'artiglieria F. B. Lejeune.

Le loro indagini iniziarono a metà dell'agosto 1938 ed un mese dopo presentarono un primo rapporto relativo ai 46 bombardamenti subiti da Alicante in date antecedenti il 25 agosto.

Essi riconobbero che almeno in 41 occasioni i bombardieri avevano mirato alla distruzione del porto e della stazione ferroviaria, mentre solo due incursioni erano da considerarsi attacchi volontari contro "zone civili".

Quanto al bombardamento del 25 agosto sopra Torreveja, Smith Piggot e Lejeune lo trovarono ingiustificato considerandolo un attacco contro una popolazione civile indifesa. L'inchiesta relativa era però stata sollecitata dal governo repubblicano.

In linea di principio i controlli della commissione tendevano ad un fine umanitario, ma poiché venivano effettuati solo su richiesta delle autorità locali, essi si prestavano ad essere strumentalizzati dalla propaganda repubblicana.

A parte la iniziale indagine sui bombardamenti di Alicante, la commissione finì con l'eseguire unicamente inchieste sollecitate dai repubblicani, che ovviamente si guardavano dal chiamare i commissari nei luoghi dove

32) I rapporti del Comando A.L. Baleari a Roma danno la seguente sintesi dei bombardamenti dal 16 settembre al 13 ottobre 1938:

16.9.38: 2 navi colpite

24.9.38: 5 piroscafi incendiati

4.10.38: 3 piroscafi colpiti ai moli di ponente

20.10.38: 3 piroscafi colpiti, formazione S.79 attaccata da 8 caccia, tutti S.79 colpiti.

(MAE Spagna Fdg. B.118)

33) Secondo A. Garcia Lacalle, da cui dipendeva anche la squadriglia incaricata della difesa aerea di Barcelona, le informazioni erano raccolte dal servizio di ascolto repubblicano, che intercettava le trasmissioni radio imprudentemente effettuate dai bombardieri durante il volo di avvicinamento agli obiettivi (A. G. Lacalle op. cit. pag. 310). Però, proprio nell'ottobre 1938, un grave incidente inflisse all'Aviazione Legionaria delle Baleari perdite che, né caccia né bombardieri delle Fuerzas del Aire repubblicane, erano mai riuscite a procurarle. Il 9, un S.79 in decollo sbandò investendo la linea dei CR.32. Il suo carico di bombe esplose distruggendo cinque caccia ed un S.81. I danneggiamenti di altri cinque CR.32 quasi annullò l'efficienza del X Gruppo Caccia (Diario Storico X Gruppo Caccia, MDA OMS, Cart.53).

34) *Telespresso* 229444, 22 agosto 1938, da Ministero Affari Esteri Roma a Ministero Guerra Roma, a Ministero Aeronautica Roma, alle Ambasciate del Regno d'Italia: Parigi, Londra, Berlino (MAE Spagna, Archivio Storico Diplomatico, B.42)

erano stati colpiti obiettivi militari (35).

Inoltre le ispezioni avvenivano un paio di giorni dopo le incursioni, quando le prove potevano essere già state inquinate. Di conseguenza, quasi ogni rapporto dei due commissari finì per condannare le azioni degli aerei legionari, i quali - giova ricordarlo - intervenivano esclusivamente sugli obiettivi segnalati dai comandi spagnoli.

Per esempio, quando il 14 ottobre Figueras fu bombardata da dieci S.79, gli aviatori legionari erano convinti di avere lanciato sulla stazione ferroviaria e su fabbricati ospitanti una manifattura di proiettili per l'esercito repubblicano. La commissione accertò invece che la stazione non era stata colpita e neppure la scuola di allievi ufficiali di Figueras, i cui edifici erano probabilmente stati scambiati per la fabbrica di munizioni. Quasi tutte le bombe erano cadute ad Ovest della stazione e nei campi oltre la cittadina. Altre avevano colpito l'abitato, distruggendovi diciassette case e danneggiandone altre ventiquattro. Cinque persone erano morte e undici erano state ferite.

Il bombardamento su Barcelona, eseguito da cinque S.79 il 31 Dicembre 1938, fu condannato dai due commissari come "un premeditato attacco contro le persone" in quanto - secondo le testimonianze fornite dai repubblicani - tutte le bombe erano cadute entro il Barrio Gotico, mentre gli incursori avevano l'opportunità di mirare bene mancando l'opposizione della contraerea e dei caccia.

In realtà gli aerei dell'8° Stormo avevano mirato alla centrale termoelettrica, ad una fabbrica di cartucce, ad un molo del porto e ad una batteria contraerea, che - come era stato accertato dalla ricognizione fotografica - era stata colpita.

Oltre ad un violento fuoco di sbarramento, gli S.79 avevano dovuto affrontare un accanito combattimento con cinque velocissimi "Rata" tipo 10. Tre bombardieri avevano ricevuto molti colpi a bordo subendo gravi danni ed uno dei piloti, il sottotenente Funghi, era stato leggermente ferito. A detta dei mitraglieri legionari uno degli attaccanti era stato abbattuto dal fuoco concentrato delle loro armi.

Naturalmente i due commissari non erano stati informati di tutto questo dalle autorità repubblicane, quindi avevano steso un rapporto tendenzioso.

Prima della battaglia finale in Cataluña, l'Aviazione delle Baleari spostò il baricentro della propria attività sui porti e località del Levante in quanto gli obiettivi della Cataluña erano ormai abitualmente battuti anche dai bombardieri dell'Aviazione Legionaria del continente.

Il 7 novembre, l'Aviazione delle Baleari tornò comunque su Figueras, dove i due commissari della Società delle Nazioni avevano trascurato di notare l'esistenza di un attrezzato campo d'aviazione, affiancato da una officina montaggio velivoli.

Il 23 dicembre cominciò l'offensiva nazionale in Cataluña, che si concluse il 10 febbraio con la conquista dell'intera regione.

L'ultima azione di rilievo dell'Aviazione Baleari in Cataluña ebbe luogo il 27 gennaio, quando l'8° Stormo attaccò con cinque S.79 il nodo ferroviario di Gerona e con altri tre S.79 la stazione di Figueras, ambedue punti di transito degli ultimi treni recanti repubblicani in fuga verso l'ospitale frontiera francese. Anche nelle disastrose condizioni della ritirata, i giovani piloti repubblicani diedero ancora una prova della loro indomita combattività. Sopra Figueras sei "Rata" attaccarono alla disperata una compatta formazione di S.79, ma uno di loro fu abbattuto dal fuoco concentrato delle armi dorsali dei bombardieri.

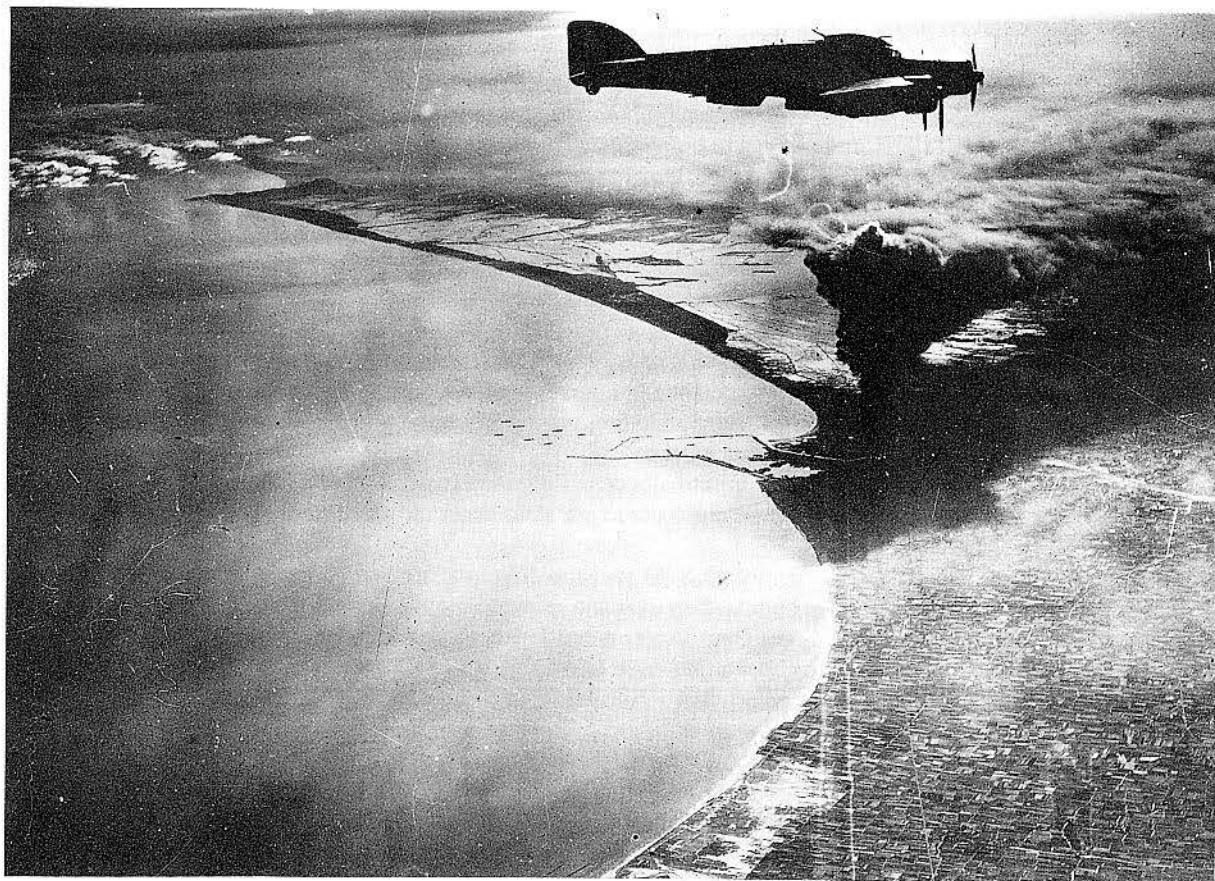
Nelle ultime settimane di guerra, gli aerei delle Baleari si dedicarono quasi esclusivamente ai porti di Cartagena, Valencia ed Alicante. Tutti obiettivi molto bene difesi da caccia e contraerea. Soprattutto quello di Cartagena, protetto da sei batterie contraeree sulla terraferma, e da tutti i cannoni antiaerei della flotta, ormai da mesi rintanata entro la base.

Il 1° febbraio, dieci S.79 furono accolti su Cartagena da un formidabile sbarramento antiaereo, oltre il quale stavano in agguato undici decisi cacciatori, che animarono uno dei più duri combattimenti mai sostenuti dall'8° stormo. I reiterati attacchi, portati alle minime distanze, dei caccia repubblicani arrivarono a sfiorare il successo. Su dieci bombardieri, ne furono ripetutamente colpiti cinque di cui tre con danni gravi. Ma a loro volta gli intercettatori avevano perso due apparecchi.

La caccia di Cartagena si battè con decisione per tutto il mese di febbraio.

Il 7, quattro "Chato" e tre "Rata" attaccarono sopra il porto una formazione di dieci S.79, danneggiandone tre, però uno dei "Chato" fu centrato ed abbattuto mentre stava virando per disimpegnarsi dopo avere sparato contro i bombardieri. La perdita del caccia non aveva minimamente scoraggiato i "Rata", i quali avevano inseguito i bombardieri sino a 50 chilometri dalla costa.

35) Il 5 gennaio 1939, i due commissari - Smith Piggot e Lejeune presentarono il rapporto finale di tutte le dieci inchieste eseguite fra il 25 agosto ed il 31 dicembre 1938. Nove erano state sollecitate dal governo repubblicano ed una sola, quella relativa al bombardamento di Alicante del 28 agosto, era stata effettuata su iniziativa della commissione, casualmente presente in sito al momento dell'incursione (Société des Nations - Rapports de la commission chargée de l'enquête sur les bombardements aériens en Espagne, Genève le 5 janvier 1939; MAE Spagna Dipl. B.53).



Inverno 1938- 39, il porto di Valencia avvolto dal fumo delle esplosioni causate dal bombardamento dei "Falchi delle Baleari". (Aeronautica Militare Fototeca)

Sino alla fine del mese la base di Cartagena fu difesa con un accanimento che inferse danni ad alcuni S.79 dell'8° Stormo, ma costò ai repubblicani la perdita di altri due "Chato". Le azioni su Cartagena dei primi di febbraio avevano avuto lo scopo di tenere a bada la flotta mentre erano in corso gli sbarchi di reparti nazionali sull'isola di Menorca, dove parte delle truppe si erano ribellate al comando repubblicano.

I bombardamenti sulla flotta avevano gravemente danneggiato i cacciatorpediniere **Lazaga**, **Alcalà Galiano** e **Sánchez Barcàiztegui** l'ultimo aveva avuto la prua asportata di netto da una bomba - ed avevano incendiato i depositi di carburante di Algameca.

Il 4 marzo, il comando della base di Cartagena era stato assunto dal comunista Francisco Galan, nominato un paio di giorni prima in sostituzione del generale Bernal, ritenuto poco sicuro dal governo Negrín.

Ma a poche ore dal suo arrivo Galan si imbarcò su una delle navi della squadra navale che, guidata dall'ammiraglio Buiza, stava per salpare alla volta della base francese di Biserta, dove le unità sarebbero state internate.

La fuga della flotta era stata salutata con esultanza da partigiani di Franco che, guidati da Arturo Espa Ruiz comandante del 3° reggimento di artiglieria costiera, si erano impadroniti della città, chiedendo via radio soccorsi ai nazionalisti.

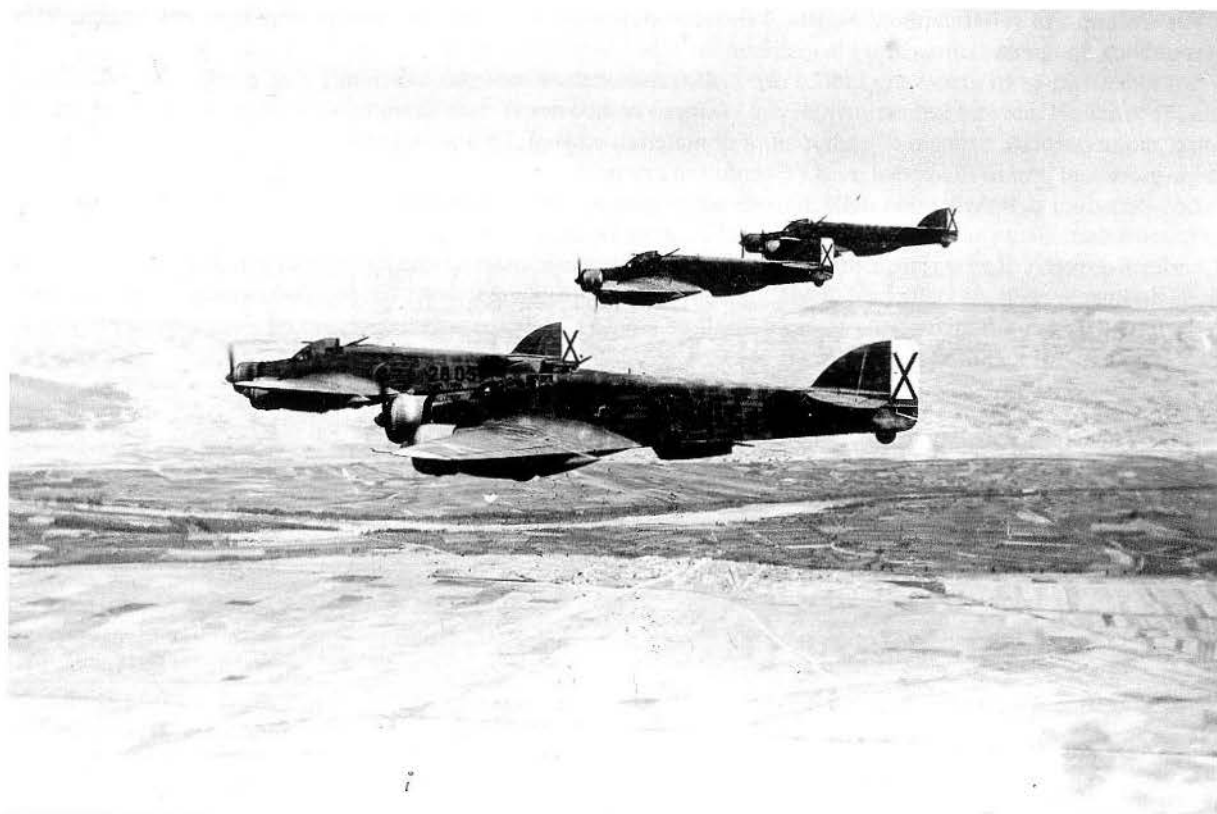
Il governo repubblicano stava sfasciandosi. Il giorno innanzi il capo dello Stato Azana, aveva dato le dimissioni dopo avere appreso che il governo di Franco era stato riconosciuto da Francia e Inghilterra.

Nella mattina del 5 marzo, mentre le navi da guerra, seguite da alcuni piroscafi, si apprestavano ad uscire da Cartagena, gli S.79 avevano bombardato il porto e la vicina base aerea di Los Alcazares.

Nel pomeriggio tre S.79, mandati alla ricerca della squadra repubblicana, l'avevano avvistata a quaranta miglia a Sud di capo Palos, ma, conformemente all'ordine ricevuto, non l'avevano attaccata, sebbene questa avesse aperto un violentissimo fuoco contraereo.

All'indomani una divisione di fanteria, fedele al governo, aveva sedato la rivolta di Cartagena poco prima dell'arrivo nel porto del piroscapo **Castillo de Olite** carico di truppe nazionaliste accorse all'appello di Ruiz.

Le batterie, tornate sotto il controllo della Repubblica, avevano affondato la nave uccidendo centinaia di soldati nazionalisti, mentre sulla città riprendevano i bombardamenti degli S.79 legionari.



S.79 sulla Cataluña (Aeronautica Militare Fototeca)

Per le ultime volte, i bombardieri delle Baleari si trovarono di fronte alla caccia repubblicana. Ma questa non attaccò: anche lo spirito aggressivo dei piloti repubblicani si era esaurito. Nel pomeriggio, una delle tre pattuglie di S.79 in missione contro Cartagena incrociò al largo sette "Chato", che abbozzarono una puntata contro i bombardieri. I mitraglieri legionari, pronti alle armi, li attendevano a tiro, quando, all'ultimo istante, sorprendentemente li videro virare verso la costa e sparire in lontananza.

Poco meno di un mese prima l'isola di Menorca era stata consegnata a reparti nazionalisti da una guarnigione demoralizzata ed intimorita da massicce azioni dimostrative dell'Aviazione delle Baleari. Il campo d'aviazione di Mahon era stato preso con molta faccia tosta dal tenente Mandini, ivi atterrato il 9 febbraio con il suo CR.32 in avaria. Mandini aveva prontamente preparato segnalazioni sul campo per facilitare l'atterraggio di un S.81 recante una squadra di armati (36).

Il 29 marzo 1939, due pattuglie di S.79 dell'8° Stormo si levarono in volo per l'ultima missione prima della cessazione ufficiale delle ostilità su tutti i fronti: una pacifica ricognizione sulle coste fra Valencia e Sagunto, verso le quali marciavano a tappe forzate le colonne motorizzate del C.T.V.. Per la prima volta dall'agosto 1936, aerei italiani dirigevano verso la costa spagnola con i portabombe vuoti.

D'ordine del comando dell'A. L. di Salamanca, le operazioni belliche erano state sospese il giorno innanzi.

Nel cielo sereno, non più macchiato dalle nere esplosioni degli shrapnels, finalmente i piloti potevano serenamente scrutare l'orizzonte. Gli occhi non più cercavano lontane minacciose silhouettes di caccia; per la prima volta potevano osservare tranquilli la splendida Costa Blanca, lambita dalla luccicante superficie del mare, increspata dal vento.

36) Alle ore 12 del 9 febbraio 1939, una colonna nazionalista era sbarcata a Mahon sotto la protezione di S.81 del XXV Gruppo e di due pattuglie di CR.32. Mandini, atterrato sul campo di Mahon per irregolare funzionamento del motore, sistemò segnalazioni per consentire il previsto atterraggio di aerei legionari (Tel.0277 KSLA, MAE Spagana Fdg. B.118)

Per tre anni, la relativamente esigua Aviazione delle Baleari aveva affondato gli artigli nel fianco della Repubblica Spagnola seminandovi la distruzione.

Sui fondali dei porti giacevano i relitti di 132.000 tonnellate di naviglio mercantile e da guerra. Centrali elettriche, fabbriche d'aerei ed industrie vitali per lo sforzo bellico erano state distrutte o danneggiate. Ferrovie, ponti, attrezzature portuali, depositi di carburanti e di materiali strategici erano stati demoliti, notte dopo notte, giorno dopo giorno, al prezzo di appena tre S.81 perduti in azione.

Le operazioni dell'Aviazione delle Baleari ed in particolare i suoi metodi di attacco degli obiettivi costieri, vennero attentamente analizzati, soprattutto nella vicina Francia.

Charles Rougeron, il maggiore teorico francese di guerra aerea, osservò che l'aviazione italiana, con operazioni magistralmente condotte dalle basi di Mallorca, aveva impartito una lezione da meditare e ricordare per il futuro (37). Venendo da un francese, questo era il migliore elogio alla dedizione, al coraggio ed alle capacità professionali degli aviatori legionari delle Baleari.

37) C. Rougeron, op. cit. pag. 65. L'ammonimento di C. Rougeron fu tenuto a mente dallo Stato Maggiore francese, che nel giugno del 1940 non permise alla propria aviazione di bombardare le città italiane per timore di rappresaglie della Regia Aeronautica. I francesi giunsero al punto di negare alla Royal Air Force l'uso di basi nel meridione della Francia per attacchi contro l'Italia.

CONQUISTA DELLA CATALUÑA E FINE DELLA GUERRA

Un "siluro" per Bernasconi

(La questione della dipendenza operativa dell'Aviazione Legionaria al nodo finale)

Il vittorioso esito della battaglia dell'Ebro aveva finalmente convinto Franco che la partita poteva e doveva essere conclusa in Cataluña. Il 24 novembre, il suo quartiere generale ordinò a tutti i comandi delle grandi unità spagnole ed al Corpo Truppe Legionarie di preparare l'offensiva finale.

All'indomani, il nuovo comandante del C.T.V., generale Gastone Gambara, era già a Roma per riferire a Mussolini dell'imminente battaglia. Il morale dei volontari italiani era ottimo: dal momento che si cominciava effettivamente ad intravedere il termine della lunga guerra, tutti erano impazienti di passare all'azione.

Il C.T.V. schierava 60.000 uomini, più della metà italiani, il resto coscritti spagnoli incorporati nelle unità legionarie. Con costoro - Gambara lo aveva garantito a Mussolini - il Corpo avrebbe giocato una parte preponderante nelle future operazioni. Il nemico da affrontare era indebolito, ma pur sempre temibile, perciò Gambara chiese ed ottenne dal Duce tre nuovi gruppi d'artiglieria da 149 mm e da 100 mm, nonché per un certo numero di complementi per ripianare le perdite subite dal C.T.V. nella battaglia del Levante (1).

Ma a Gambara ciò non bastava: a maggiore garanzia dei futuri successi delle sue truppe, chiese pure che l'Aviazione Legionaria passasse alle dipendenze del suo Comando.

La richiesta non era nuova: altri comandanti del C.T.V. avevano sollevato più volte l'argomento, ma l'Aeronautica aveva sempre vigorosamente sventato le mire egemoniche dell'Esercito. Tuttavia la prospettiva di accelerare la conclusione del conflitto spagnolo sul campo di battaglia, indusse Mussolini ad accettare la richiesta di Gambara.

L'Aviazione Legionaria venne quindi sottoposta al comando del C.T.V. scavalcando il Ministero dell'Aeronautica, la cui giurisdizione fu ristretta alle questioni disciplinari ed amministrative (2).

Sorprendentemente - per merito di Gambara - l'Esercito usciva vincitore dalla sorda diatriba fra i vertici del C.T.V. e dell'Aviazione Legionaria, durata due anni, cioè sin dal dicembre 1936: momento in cui l'A.L. era stata costituita. Secondo antiquati concetti risalenti alla I Guerra Mondiale, i comandi del C.T.V. non ammettevano l'esistenza dell'aviazione come arma indipendente.

Dopo la battaglia di Guadalajara, in cui l'A.L. aveva impegnato tutte le sue forze in appoggio al C.T.V., l'Esercito aveva osservato con crescente irritazione che gli aerei legionari operavano secondo schemi strategici generali, collaborando indifferentemente con comandi spagnoli e legionari, invece di essere esclusivo appannaggio di questi ultimi.

Nell'aprile del 1937, il nuovo comandante del C.T.V. generale Bastico, aveva bruscamente ordinato all'A.L. di passare alle sue dirette dipendenze tutta l'aviazione da ricognizione ed assalto, per cui naturalmente pretendeva sempre e dovunque una adeguata scorta caccia. Velardi si era direttamente rivolto al Ministero dell'Aeronautica sostenendo che la forza aerea legionaria doveva essere correttamente impiegata in vista di un risultato strategico complessivo e non dedicata ai particolari successi del C.T.V..

1) G. Ciano, Diario, pag. 217.

2) Minuta di telegramma senza numero, datata novembre 1938, a firma Ciano, prima corretta, poi annullata e non spedita. Lettera 2470, 1 dicembre 1939 al generale Bernasconi dal generale Gambara (MAE, Spagna, Fdg. B. 97).

La controversia avrebbe dovuto essere risolta da Mussolini, nella sua duplice qualità di ministro della Guerra e dell'Aeronautica, invece vi si era immischiato l'Ufficio Spagna del Ministero degli Esteri che aveva sistemato le cose con un telegramma al generale Bastico. Il comandante del C.T.V. veniva informato che Velardi era alle sue complete dipendenze, ma che lui "doveva limitarsi a dargli ordini di massima lasciandogli la responsabilità del tempestivo e razionale impiego" dell'Aviazione Legionaria (3).

Naturalmente Bastico si era infuriato, infliggendo a Velardi, a lui inferiore in grado, un solenne "cicchetto" per averlo scavalcato rivolgendosi direttamente a Roma.

La questione era rimasta irrisolta, lasciando ai comandanti del C.T.V. una del tutto platonica autorità sull'Aviazione Legionaria. Sinché, il 1° settembre 1938, il Ministero dell'Aeronautica aveva disposto - con il pieno consenso di Mussolini - che l'Aviazione Legionaria doveva considerarsi indipendente dal C.T.V. in quanto essa aveva raggiunto una forza di 300 velivoli, equivalente a quello di una Squadra Aerea.

Il comando del C.T.V. poteva emanare direttive di carattere generale riguardanti il coordinamento delle due forze armate, unicamente quando vi erano operazioni in cui venivano impegnate le divisioni legionarie (4).

Ma appena tre mesi dopo questa direttiva, il C.T.V. si accingeva a giocare un ruolo di assoluto rilievo nella sicuramente vittoriosa battaglia di Cataluña, mentre l'Aviazione Legionaria, seppure ancora potente, non poteva più considerarsi una Squadra Aerea dopo la cessione di molti velivoli ai reparti spagnoli.

Ciò aveva facilitato il successo di Gambara, il quale, ottenuto il consenso da Mussolini, si era affrettato a renderlo esecutivo. Il 1° dicembre, appena rientrato in Spagna, egli mandò a Bernasconi il perentorio ordine di presentare al suo comando la forza dell'Aviazione Legionaria e di metterla in perfetta efficienza per agire a completo ed esclusivo beneficio del C.T.V..

Il tatto della missiva era degno di un elefante, e molto in carattere con i modi spicciativi e l'aspetto grintoso ed un po' brutale di Gambara.

Preso alla sprovvista, Bernasconi, dopo avere meditato una risposta per ventiquattrore, cercò di aggirare l'ostacolo telefonando a Gambara per convincerlo che nelle imminenti operazioni, data la ridotta forza dell'A.L., questa doveva fare massa con le aviazioni spagnola e tedesca, per cui tutte le richieste di azioni dovevano essere rivolte al generale Kindelàn, comandante in capo delle tre aviazioni.

La decisione di Mussolini era criticabile sotto tutti i punti di vista, ed in particolare perché aveva messo Bernasconi in una situazione particolarmente umiliante, subordinando lui, generale di Divisione Aerea, a Gambara, ancora semplice generale di brigata (5).

Al Ministero dell'Aeronautica, il generale Valle si era defilato appena aveva intuito che la brusca risposta di Bernasconi a Gambara non era piaciuta a Mussolini.

Regolamento disciplinare alla mano, Valle aveva dovuto disporre nel giro di ventiquattro ore il richiamo in patria del comandante dell'A.L. e la rimozione di ufficiali comandanti di Stormo e di Gruppo legati a Bernasconi.

Contro il provvedimento intervenne il generalissimo Franco, di cui era nota la stima per Bernasconi e per l'Aviazione Legionaria. Con tatto il Generalissimo aveva chiesto a Gambara se era disposto di rappresentare a Roma il suo desiderio che Bernasconi rimanesse al suo posto sino al termine del ciclo operativo: per evitare una crisi di comando - aveva precisato Franco - ma Gambara fu inflessibile e mandò a Roma un telegramma per sollecitare che il provvedimento fosse mantenuto.

Ingeneroso e demitico che il coraggio personale di Bernasconi era bene noto, Gambara aggiunse che non era prevedibile una crisi con la sostituzione del comandante dell'aviazione, la cui funzione era quella di rimanere "fermo ad un centralino telefonico lontanissimo dal fronte", era invece più preoccupante l'allontanamento dei comandanti di stormo e di gruppo che materialmente conducevano i reparti in azione.

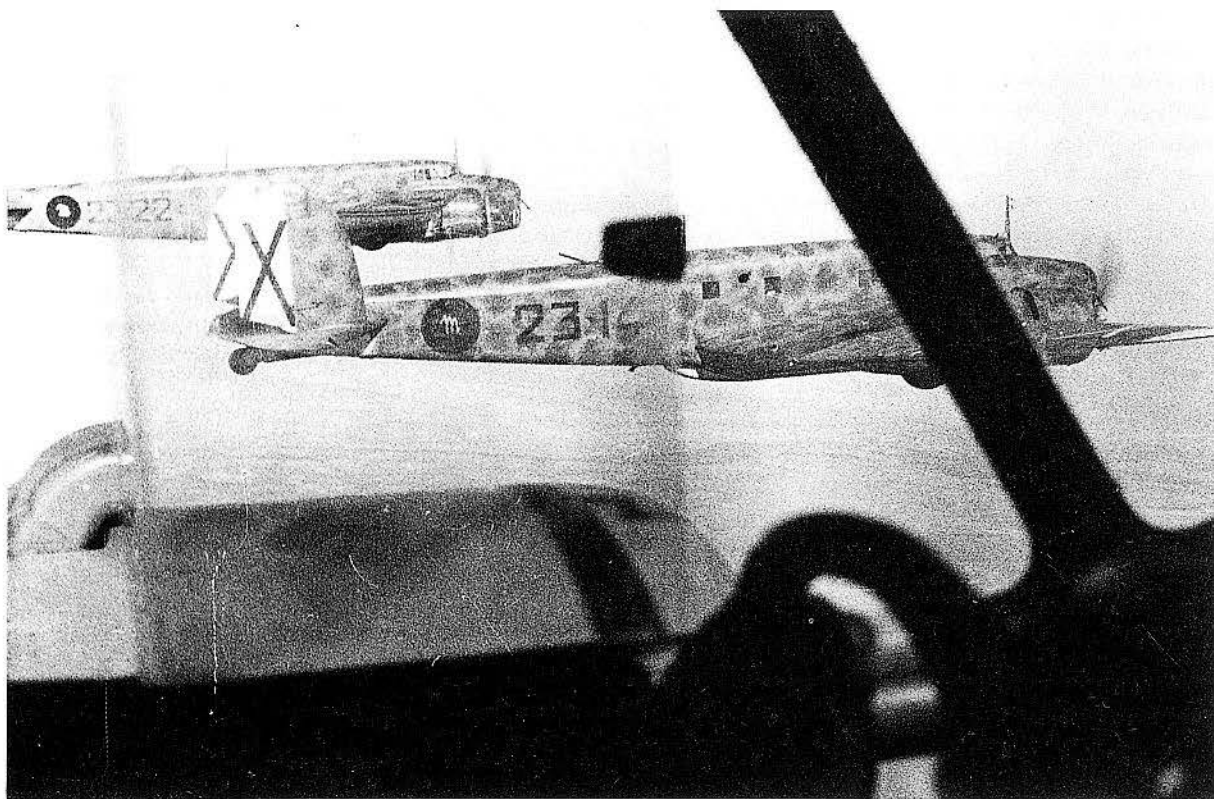
Il generale Adriano Monti, comandante dell'Aviazione Baleari, fu trasferito al comando dell'A.L. del continente, mentre il suo incarico a Palma fu dato al generale Giuseppe Maceratini.

In gennaio Bernasconi rientrò in patria. Per i suoi due anni di servizio in Spagna, fu promosso da Mussolini al

3) MAE, Spagna, Fdg. B. 97, Tel. in partenza 1004, 29 aprile 1937.

4) Comunicato Ministero Aeronautica a MAE, prot. 21011, 26/8/38 (MAE Spagna, Fdg. B. 97).

5) Gastone Gambara, romagnolo, 47 anni nel dicembre 1938, militare di carriera, uomo d'azione e fascista convinto, era poco noto prima della guerra di Spagna. Tenente colonnello e capo di stato maggiore di Bastico all'epoca Santander, si era contemporaneamente guadagnato - fatto assai notevole - la stima dei comandi spagnoli e di quelli italiani, balzando rapidamente al comando del C.T.V.. Venne promosso generale di divisione nel gennaio 1939. Nella II Guerra Mondiale comandò un Corpo d'Armata in Italia, poi passò in Africa Settentrionale come capo di stato maggiore di Bastico. Dopo l'8 settembre 1943 rimase fedele a Mussolini, assumendo l'incarico di capo di stato maggiore dell'esercito della Repubblica Sociale Italiana. Morì a Roma nel 1962 (n. d. A.).



Cielo di Cataluña, gennaio 1939. I Fiat BR.20 "23-22" (230ª Sq.) e "23-14" (231ªSq.) in formazione d'ala con un altro BR del XXXV Gruppo Autonomo Misto "Cicogne" di base a Puig Moreno.
(foto Vittore Catella)

grado di generale di Squadra Aerea, ma la sua stella non ebbe più il fulgore con cui aveva brillato nei cieli spagnoli.

Bernasconi lasciò la Spagna con l'amaro in bocca, ma con stile e dignità da soldato di razza, auspicando nella sua lettera di commiato a Gambara che: "... sotto la guida del nuovo comandante, l'Aviazione Legionaria.... saprà trarre dalle poderose sue risorse morali e materiali gli elementi per superare ogni asperità. Essa.... sarà tuttavia sempre orgogliosa di combattere con i fratelli Legionari e, come per il passato, essere principale fattore di vittoria. " (6).

L'ultima battaglia

L'esito della battaglia dell'Ebro aveva prostrato le forze armate della Repubblica, che in ottobre, in ossequio agli accordi presi in seno al Comitato del Non Intervento, avevano dovuto privarsi di tutti i volontari internazionali, per bilanciare un uguale numero di legionari italiani che lasciava la Spagna. Il rientro in Italia di una aliquota di truppe legionarie non aveva praticamente intaccato la forza dell'esercito nazionalista, mentre il ritiro degli internazionali, combattenti esperti e motivati, aveva significativamente accentuato la crisi di effettivi dell'esercito catalano.

A detta di Enrique Lister, comandante del 5º Corpo d'armata repubblicano, le due armate schierate a difesa della Cataluña - quella dell'Ebro e quella dell'Est - erano a corto di combattenti addestrati, non surrogabili con le 20.000 reclute prelevate dai servizi delle retrovie. Inoltre 30.000 uomini, che la zona Centrale avrebbe dovuto mandare in Cataluña, non giunsero mai a destinazione (7).

6) Copia della lettera di Bernasconi a Gambara, in data 3 Dicembre 1939 XVII, (indicato come allegato 5 in una serie di documenti nel fascicolo "dipendenza operativa", MAE Spagna Fdg. B. 97)

7) E. Lister, op. cit. pag. 247.

In termini numerici, tuttavia, la situazione degli effettivi repubblicani non appariva tanto disastrosa: inclusi i reparti di polizia, in Cataluña vi erano 300.000 uomini in uniforme, di cui però appena 220.000 potevano essere mandati al combattimento causa la carenza di equipaggiamenti ed armi. Il materiale consumato dalla battaglia dell'Ebro non erano stato rimpiazzato da nuove forniture, di conseguenza le armate dell'Ebro e dell'Est disponevano in tutto di 125.000 fucili, 5.000 armi automatiche, 657 pezzi d'artiglieria - di cui 200 antiaerei - e circa 200 mezzi blindati, fra i quali circa 90 carri armati russi T-26 ed una dozzina di carri pesanti BT-5 (8).

Vi erano due buoni motivi per prevedere che la Cataluña sarebbe stata l'obiettivo della nuova mossa offensiva nazionalista: il fronte catalano era presidiato da truppe fiaccate e demoralizzate dalla battaglia dell'Ebro, inoltre era necessario prevenire tempestivamente una ripresa catalana appoggiata dalla vicina Francia.

La divisione del territorio repubblicano in due zone - il Centro e la Cataluña - offriva a Franco gli stessi vantaggi strategici, che gli avevano permesso di vincere al Nord nella primavera-autunno del 1937, quando, con spostamenti di truppe per linee interne da un fronte all'altro, aveva neutralizzato ben cinque offensive lanciate dalla zona centrale e dall'Aragona.

Per la nuova offensiva i nazionalisti schieravano sei poderosi corpi d'armata (Urgel, Aragón, Maestrazgo, Navarra, Corpo Truppe Volontarie e Marroquí) forti di 260.000 uomini dotati di 6.320 armi automatiche, 1.086 pezzi d'artiglieria, 1.865 mortai e circa 200 mezzi blindati (9).

La superiorità nazionalista non era solo numerica ma anche qualitativa: le truppe erano bene addestrate, determinate a combattere e contavano sul concorso di una poderosa forza aerea.

Dopo la ecatombe subita nella battaglia dell'Ebro, le Fuerzas del Aire repubblicane si erano trovate a corto di aerei e di piloti di rincalzo.

Le nuove leve provenienti dall'ultimo corso in Unione Sovietica e dalle scuole di volo spagnole e francesi, sebbene numerose, mancavano di addestramento e di esperienza al combattimento (10).

Nell'imminenza dell'offensiva nazionalista, il governo Negrín aveva spedito a Mosca il generale Hidalgo de Cisneros, il comunista di sangue blu al comando dell'aviazione, con l'incarico di ottenere da Stalin nuove forniture di armamenti indispensabili per la sopravvivenza della Repubblica.

Fra le armi chieste da de Cisneros vi erano 250 aerei, 650 pezzi d'artiglieria, 250 carri armati, 6.500 mitragliatrici ed altri materiali.

Inaspettatamente Stalin aveva acconsentito e sette piroscafi erano salpati per la Francia con parte delle forniture (11).

Una sessantina di aerei da caccia fu sbarcata a Bordeaux ed avviata via terra in Cataluña, dove giunse quando l'offensiva nazionalista era già iniziata (12).

Fra questi vi erano trentaquattro caccia I-152 - una variante più moderna e veloce del "Chato" - mai impiegati in azione poiché fu data la precedenza al montaggio dei monopiani "Rata" (13). Pertanto, l'aviazione repubblicana combatté l'ultima battaglia con il logoro materiale di volo sopravvissuto all'Ebro, integrato dai pochi nuovi "Rata" e da alcuni aerei prodotti nelle officine di Reus e Sabadell, nonostante i frequenti bombardamenti cui erano state sottoposte.

Il numero dei reparti aerei repubblicani era rimasto invariato dalla battaglia dell'Ebro, ma alcuni erano a forza ridotta. La situazione della 11ª Escuadra de Caza, agli ordini di Andrés García Lacalle, era abbastanza buona. Le quattordici squadriglie caccia disponibili nelle due zone repubblicane allineavano circa 140 velivoli, di cui settanta "Rata" quasi tutti del moderno "Tipo 10" armati di quattro mitragliatrici.

La situazione dei reparti da bombardamento era invece critica, infatti la 5ª Escuadra de Bombardeo disponeva complessivamente di appena settanta aerei fra bimotori Tupolev e monomotori "Natacha" e Grumman (14).

8) R. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 2173 e segg. Il generale Vicente Rojo, nel suo libro "Alerta los pueblos" afferma che l'esercito catalano disponeva di 220.000 uomini. Affermazione esatta, perché, pur disponendo di maggiori effettivi, la Cataluña non poteva armare più soldati causa la carenza di materiale bellico. Sono pertanto accademiche le affermazioni di alcuni storici nazionalisti circa una pretesa superiorità numerica repubblicana nelle prime fasi della battaglia di Cataluña (n.d.A.).

9) Martínez Bande "La campana de Cataluña", Editorial San Martín, 1979, pag. 28

10) A. García Lacalle, op. cit. pag. 445.

11) Secondo H. de Cisneros (op. cit. pag. 254) solo due piroscafi russi riuscirono a scaricare il loro materiale in tempo utile affinché questo fosse utilizzato dall'esercito repubblicano.

12) J. Salas Larrazabal, "Intervencion extranjera...." pag. 429 e H. de Cisneros, op. cit. pag. 254.

13) Secondo A. García Lacalle (op. cit. pag. 446) gli I-152 furono presi in carico dalla 11ª Escuadra de Caza, presumibilmente alla fine di gennaio, riuscendo ad effettuare una o due missioni prima di essere evacuati in Francia, il 5 febbraio.

14) R. Salas L. op. cit. pag. 2175.



Ultimo controllo alla torretta dorsale del Fiat BR.20 prima di una missione di guerra. (Collezione Ferdinando Pedriali)

Sfortunatamente, causa la suddivisione del loro territorio, i repubblicani non potevano attuare la concentrazione di forze che era possibile ai nazionalisti.

Il generale Rojo, sempre alla ricerca di diversivi per battere sul tempo le offensive dello Stato Maggiore nazionalista, stava raccogliendo forze nella zona Centro Sud, per una controffensiva nel settore di Pozoblanco.

Con grande disperazione di Lacalle, Rojo aveva ordinato il trasferimento al Sud di 28 "Chato" e 8 "Rata", da affiancare alle tre squadriglie colà stanziate, con il risultato che, quando iniziò l'offensiva in Cataluña, le Fuerzas del Aire non avevano nella regione più di un centinaio di aerei efficienti (15). Il pronto rientro dal Levante dei caccia inviati ricostituì la forza di sei squadriglie di "Rata" e di quattro di "Chato", originariamente schierate dall'11ª Escuadra in Cataluña (16).

L'aviazione nazionalista attaccò in Cataluña con 365 velivoli, di cui 136 legionari, 84 della Condor e 145 dell'Arma de Aviación spagnola. Come al solito l'Aviazione Legionaria era il fattore determinante della supremazia aerea franchista sul campo di battaglia. Su 159 caccia nazionalisti, 78 erano Fiat CR.32 legionari, 46 CR.32 nazionalisti, 32 Messerschmitt Bf.109 e 3 Arado Ar 69 tedeschi.

Complessivamente i nazionalisti avevano una superiorità aerea di quasi tre ad uno, però i repubblicani avevano una discreta capacità difensiva, potendo opporre circa 110 caccia contro 159 avversari.

L'offensiva doveva iniziare con un attacco lanciato dalla testa di ponte di Seros, oltre il Rio Segre. Il piano di battaglia assegnava l'azione di sfondamento al C.T.V. (generale Gambara) ed al Corpo di Navarra (generale Solchaga), incaricati di avanzare su Montblanc e Valls, fiancheggiati a Nord dal Corpo d'Aragona (generale Moscardò) ed a Sud dal Corpo Marocchino (generale Yagüe).

15) A. G. Lacalle, op. cit. pag. 431, e C. de la Mora, op. cit.

16) In Cataluña combatterono le squadriglie Mosca 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 6ª, 7ª del Grupo 21 e le squadriglie Chato 1ª, 2ª, 3ª, 4ª del Grupo 26 (A. G. Lacalle, op. cit., pagg. 438-440).

L'Aviazione Legionaria - con i caccia della Cucaracha a Caspe, quelli dell'Asso di Bastoni e delle Frecce a Sariñena, con i bombardieri a Valenzuela e Puig Moreno e con il gruppo dei Ro.37 a Candanos - doveva operare esclusivamente in appoggio all'azione del C.T.V.

Solchaga e Yagüe avevano a loro disposizione l'intera Legione Condor, mentre l'Arma de Aviación nazionalista operava alla sinistra del C.T.V. in appoggio ai tre corpi d'armata di Aragona, Maestrazgo e Urgel (17).

17) AVIAZIONE LEGIONARIA

(situazione 23 dicembre 1938)

Comandante A.L.: gen. Bernasconi

(gen. A. Monti dal 16 gennaio 1939)

111° Stormo Bombardamento Veloce

comandante: col. Gaeta

(col. Enrico Pezzi dal gennaio 1939)

XXIX Gruppo B.V. **Sparvieri** (S.79)

comandante: magg. Diego Majorino

280° Sq. comandante: cap. Guido Spolverato

289° Sq.

XXX Gruppo B.V. (S.79)

281° Sq.

285° Sq.

XXXV Gruppo Autonomo Misto **Cicogne**

Comandante ten. col. Ugo Rampelli

(ten. col. Franco Imperi, fine gennaio 1939)

230° Sq. (BR.20) - comandante:

cap. Ettore Fagnoli

(cap. Alberto Ferrari, fine gennaio 1939)

231° Sq. (BR.20) - " : cap. Egidio Costa

65° Sq. (Ba.65) - " : cap. Antonio Miotto

3° Stormo Caccia (CR.32)

comandante: col. Venceslao D'Aurelio

(da gennaio col. Guglielmotti)

XVI Gruppo **Cucaracha** - comandante: magg. Arrigo Tessari

aiutante: magg. Giuseppe Baylon

24° Sq. - comandante: cap. Travaglini

25° Sq. - " : cap. Giuseppe Maione

26° Sq. - " : cap. Meille

XXIII Gruppo **Asso di Bastoni**

comandante: magg. Aldo Remondino

18° Sq. - comandante: cap. Mario Bonzano

(cap. Vezio Mezzetti, dall'8.1.39)

19° Sq. - " : cap. Giulio Crosara

20° Sq. - " : cap. Andrea Favini

Squadriglia Autonoma Mitragliamento **Frecce**

comandante: cap. Giorgio Jannicelli

XXII Gruppo Aut. Osserv. Aerea **Linci** (Ro.37)

comandante: magg. Achenza

120° Sq.

128° Sq.

Reperti: aerei in carico e dislocazione

111° Stormo Bombardamento	n°25 S.79	Valenzuela
XXXV Gruppo Bombardamento	n°11 BR.20	Puig Moreno
" "	n°11 Ba.65	"
XVI Gruppo Caccia	n°40 CR.32	Caspe
XXIII Gruppo Caccia	n°38 CR.32	Altalobello (Sariñena)
XXII Gruppo O. A.	n°11 Ro.37	Candanos

Totale A.L. fronte catalano: n°136 apparecchi

PATTUGLIE DIFESA BASI A.L.

Base aerea di Sevilla: n°4 CR.32

Base aerea di Logroño: n°4 CR.32

AVIAZIONE BALEARI: comandante gen. Giuseppe Maceratini
(velivoli efficienti)
X Gruppo Aut. Caccia (n° 15 CR.32)
comandante magg. Montanari
XXV Gruppo **Pipistrelli** (n° 12 S.81)
comandante col. Cassioni
8° Stormo **Falchi delle Baleari** (n°15 S.79)

TOTALE AEREI AVIAZIONE LEGIONARIA: N° 186

LEGIONE CONDOR (situazione 23 dicembre 1938)

Reparti:	aerei in carico e dislocazione	
Caccia (Jagdgeschwader 88)	n°32 Bf 109	La Cenia
“ (V/88)	n° 3 Ar 69	“
Bombardamento (K/88)	n°25 He 111	Sanjurjo (Zaragoza)
“	n°4 Ju 87 B	“
Ricognizione (A/88)	n°15 Do 17	Buñuel e Tauste
“	n°2 He 70	“
“	n°3 He 45	“
Totale aerei fronte catalano:	n°84	
Aerei su altre basi e Baleari:	n°35	

TOTALE AEREI LEGIONE CONDOR: n°119

ARMA DE AVIACION (nazionalista spagnola)
(situazione 23 dicembre 1938)

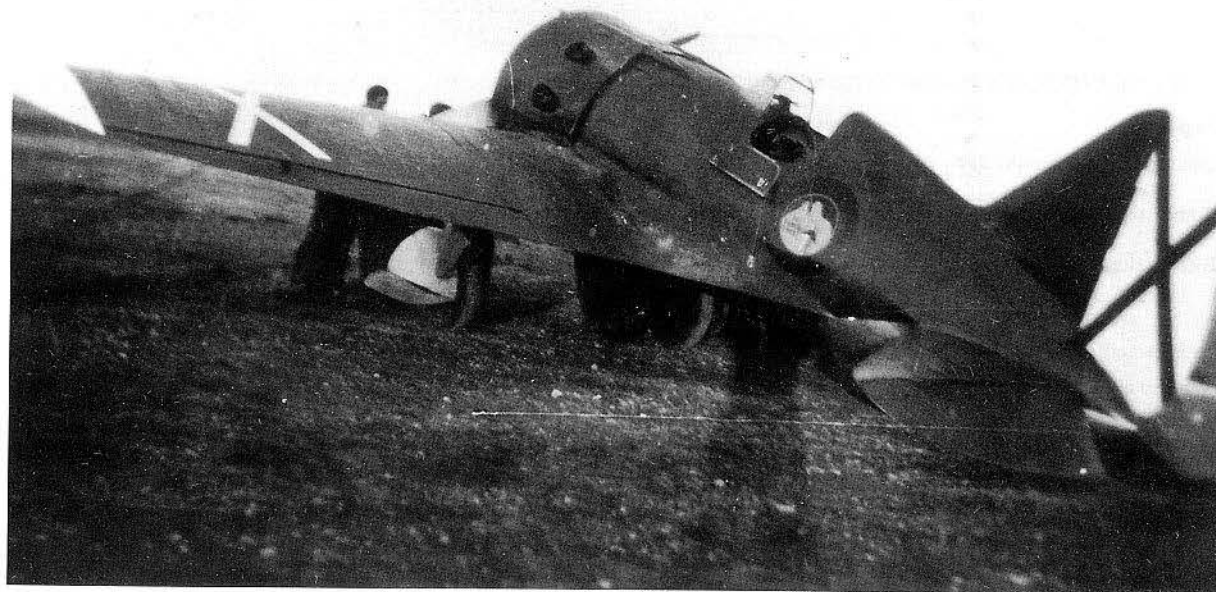
Reparti:	aerei in carico e dislocazione	
7ª Escuadra de Caza	n°46 CR.32	Escatròn
1ª Brigada España		
1ª Escuadra (bombardamento)	n°13 JU 52	
2ª Escuadra (“)	n° 9 S.81	Ablitas
5ª Escuadra (“)	n° 8 S.81	Huesca
“ “	n° 4 He 70	“
2ª Brigada España		
3ª Escuadra (bombardamento)	n°12 S.79	Alfamen
4ª Escuadra (“)	n° 9 S.79	“
6ª Escuadra (“)	n° 9 Ca 310	Candasnos
Grupos de Cooperaciòn		
Reparti vari	n°13 He 51	Castejòn del Puente
	n° 2 He 46	“
	n° 6 He 45	“
	n° 3 He 45	Tauste
	n° 7 Ro.37	Castejòn del Puente
	n° 4 Do 17	Sanjurjo

Totale aerei fronte catalano: n°145

Aerei in Marocco, Baleari ed altre basi: n° 39

TOTALE AEREI AVIAZIONE NAZIONALISTA N° 184

(Situazioni ricostruite in base a: MDA OMS, Cart.52 e 57: Diari Storici XVI e XXIII Gruppo Caccia; MAE Spagna F.d.g. Bollettini A.L. , B.97; ibidem B.118; ibidem B.47: appunto manoscritto a firma Gambarà, databile primi dicembre 1939; A. Nassaes, op. cit. pag. 324; J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 321).



Polikarpov I-16 mod.10 catturato, utilizzato in una scuola addestramento caccia nazionalista (Aeronautica Militare Fototeca)

La fine della Cataluña

La fine della battaglia dell'Ebro aveva fatto quasi cessare i combattimenti fra i caccia nazionalisti e quelli repubblicani; questi ultimi provatissimi ed in crisi di riorganizzazione per le perdite di piloti e aerei.

Continuava invece senza tregua l'attività dei reparti da bombardamento nazionalisti, la cui superiorità era ormai assoluta grazie agli aerei italiani e tedeschi. L'aviazione repubblicana, sebbene inferiore di mezzi non era tuttavia rassegnata all'inattività.

Il 16 novembre, con uno dei caratteristici colpi a sorpresa che avevano fatto la fama dei Tupolev, dodici aerei del 24º Grupo - guidati personalmente dal comandante della 5ª Escuadra de Bombardeo (5º Stormo da bombardamento) tenente colonnello Leocadio de Mendiola - arrivarono a gran velocità sul campo del gruppo caccia J/88 Condor a La Cenia. Le loro bombe centrarono in pieno due caccia tedeschi ed il bordello del campo, ma queste distruzioni, di cui la seconda fu considerata particolarmente oltraggiosa dagli aviatori tedeschi, furono presto vendicate con l'abbattimento di due bombardieri: uno dalla contraerea e l'altro dai Messerschmitt 109 (18).

Due nuovissimi caccia Me 109 del tipo E - appena arrivati dalla Germania - lanciatosi all'inseguimento dei Tupolev, grazie ai loro moderni e potenti motori Daimler Benz DB 601 da 1.060 HP, raggiunsero l'aereo in coda al gruppo abbattendolo con poche aggiustate raffiche dei cannoni automatici da 20 mm (19). A partire dal 20

18) P. P. Laureau, op. cit. pag. 128; J. Salas L. op. cit. pag. 289.

19) I nuovi caccia Bf 109-E operarono in Spagna a partire dalle ultime settimane del 1938, cfr.: Tel. Comando A.L., BASA n°02767 16/11/38 (MAE Spagna Fdg. B. 118); A. G. Lacalle, op. cit. pag. 459. Alcune pubblicazioni inglesi, affermano erroneamente che i Bf 109-E sono stati impiegati al termine della guerra, ovvero nel febbraio 1939 (Aircam Aviation Series N°7 - OSPREY Ltd, Canterbury 1973; Air Enthusiast n°7 Ed. W. Green and Gordon Swanborough, Bromley, 1978).

La presenza dei Bf 109-E nelle tre squadriglie caccia della Condor, all'inizio della battaglia di Cataluña, è stata segnalata per la prima volta dallo storico aeronautico Juan Arràez Cerdà (op. cit. pag. 15)

novembre, l'Aviazione Legionaria cominciò il lavoro preparatorio dell'offensiva martellando posizioni e centri di comunicazione repubblicani nella zona antistante la testa di ponte di Seros, dalla quale un mese più tardi doveva sboccare l'attacco del C.T.V.. Durante la prima giornata, quattordici S.79 lanciarono undici tonnellate di esplosivo sulle truppe di rincalzo repubblicane acquisite nella zona Ampes - Castellidans - Cogull, mentre i Breda 65 attaccavano in picchiata con bombe da 100 Kg. un osservatorio a Monmeneu. La contraerea di Monmeneu colpì seriamente il Breda del sottotenente Angelo Caponetti, il quale riuscì ugualmente a raggiungere il territorio nazionalista. L'atterraggio fuori campo su terreno irregolare fece capottare il velivolo, nel cui abitacolo rovesciato Caponetti rimase imprigionato per tre ore prima dell'arrivo dei soccorsi.

Tra il 24 novembre ed il 21 dicembre, il XVI Gruppo del maggiore Tessari sostenne tre durissimi combattimenti aerei, rivendicando l'abbattimento di diciassette "Chato", sei "Rata", un "Katiuska" ed un biposto di tipo non identificato, probabilmente un Grumman "Dolphin" od uno dei rari Vultee americani. Due piloti repubblicani furono catturati e altri due perirono cadendo in territorio nazionalista, mentre non si conosce l'esatto numero degli aerei repubblicani abbattuti sul loro territorio sul quale si era svolta maggiore parte dei combattimenti (20).

Da parte del XVI Gruppo Caccia legionario si accusò la perdita di tre CR.32 e due piloti, mentre altri apparecchi rientrarono colpiti.

Il 23 dicembre 1939, i legionari italiani aprirono l'offensiva in Cataluña con un attacco in grande stile, dalla testa di ponte di Seros, sul Rio Segre a venti chilometri a Sud di Lerida. Pioveva, il terreno era tutto un pantano, quando il terrificante fuoco di 500 bocche da fuoco cominciò a spianare il settore, largo appena dieci chilometri, sul quale doveva avanzare la Divisione Littorio. L'assalto contro le posizioni tenute dalla 179ª Brigata iniziò alle 12,20, sostenuto da quaranta carri leggeri Ansaldo. A sera i legionari erano avanzati di otto chilometri sull'intera larghezza del fronte d'attacco, catturando tre batterie di medio calibro piazzate nelle retrovie (21). All'indomani l'avanzata riprese travolgente, portando il C.T.V. trenta chilometri oltre la linea di partenza. Lo stato maggiore repubblicano aveva progettato di cedere lentamente terreno e di fiaccare gli attaccanti con una difesa elastica. Successivamente intendeva contrattaccare i fianchi del C.T.V. con le riserve costituite dal V ed il XV corpo d'armata. Ma l'irruente avanzata legionaria sconvolse ogni previsione, minacciando in profondità tutto il dispositivo difensivo repubblicano. Rojo decise quindi di contrattaccare subito il C.T.V. con le riserve, sostenendone l'azione con tutti gli aerei disponibili.

All'inizio, i contrattacchi a Nord di Aspa ed Alcano, eseguiti dai Corpi V e XV - comandati rispettivamente dai comunisti Lister e Tagueña - rallentarono temporaneamente lo slancio del C.T.V.. Il contrattacco repubblicano fu favorito dalla lentezza con la quale il corpo d'armata nazionalista d'Aragona avanzava a fianco del C.T.V.. Questo comportamento suscitò commenti negativi negli ambienti governativi italiani, trovando eco nel diario personale del ministro degli Esteri, Ciano: "Bene in Spagna, i reparti italiani, che proseguono celermente verso gli obiettivi. Meno bene gli spagnoli che ancora una volta si rivelano lenti ed indecisi nelle offensive." (22).

In realtà le truppe spagnole avevano cozzato contro una accanita difesa sia a Nord di Seros sia al Sud, dove gli attacchi erano guidati dall'impetuoso Yagüe (23).

Il corpo di Navarra era riuscito a realizzare alcuni progressi trascinato dal successo del C.T.V., che combatteva con feroce determinazione. Come a Santander ed in Aragona, anche in Cataluña i legionari italiani volevano dimostrare ai loro detrattori che, oltre ai "camiones" essi possedevano pure i "cojones".

Il contrattacco progettato dal generale Rojo contro il fianco del C.T.V. fallì ed ottenne solo - a caro prezzo - un irrilevante rallentamento della penetrazione delle truppe legionarie (24).

Nel mattino del 24 dicembre, 25 "Chato", scortati da otto "Rata", andarono all'attacco della Littorio cercando di rallentarne l'avanzata, mentre Lister accorreva nella zona con le tre divisioni del V Corpo (11ª, 45ª e 46ª) per tamponare lo sfondamento con un contrattacco al fianco sinistro del C.T.V.. Nel cielo sopra la Littorio facevano buona guardia le tre squadriglie del gruppo Tessari comandate dai capitani Travaglini, Meille e Maione, appoggiate ad alta quota da una squadriglia di Messerschmitt. Appena sulle linee, i "Chato" si erano buttati a bassa quota per mitragliare le truppe legionarie, ma erano stati immediatamente attaccati dai Fiat, mentre ad altissima quota incrociavano i caccia tedeschi pronti ad intervenire contro i "Rata" di scorta. Il risultato fu a

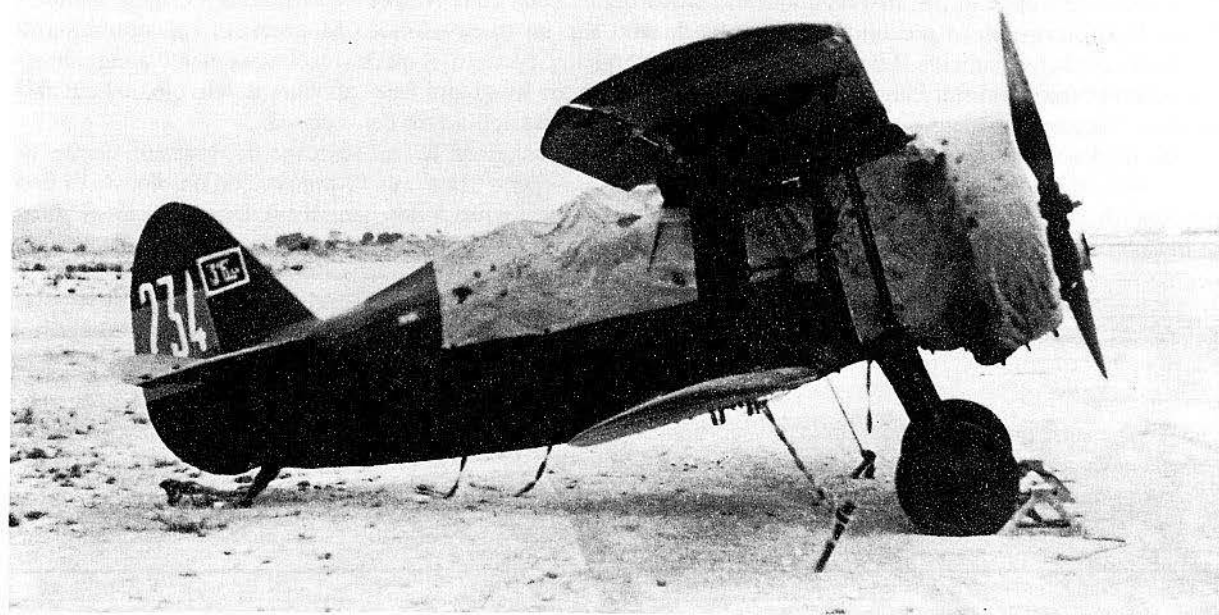
20) Il 24/11/38, risultarono morti in combattimento i piloti Monjes e Almodovar (J. Salas. L. op. cit. pag. 329), mentre la cattura di altri due piloti è riferita dal Tel. BASA 02835 del 21/12/38 (MAE Spagna, Fdg. B. 118).

21) E. Lister, op. cit. pag. 249; F. Belforte op. cit. vol. 4º, pag. 127.

22) MAE, Spagna, Fdg. B. 97.

23) J. Salas L. op. cit. pag. 289.

24) Vicente Rojo, "Alerta pueblos", pag. 116.



Febbraio 1939. L'ultimo Chato della Repubblica. L'I-15 matricola 234 costruito a Sabadell fu probabilmente l'ultimo caccia messo in linea durante la battaglia di Catalogna dalla Aeronautica Militar repubblicana. (foto Collezione Ferdinando Pedriali)

favore del XVI Gruppo con cinque "Chato" abbattuti - compreso quello del comandante del gruppo, capitano Miguel Zambudio - più altri quattro gravemente danneggiati (25).

La mossa contro il fianco sinistro del C.T.V. attirò sul V Corpo di Lister la reazione di tutta l'aviazione da bombardamento e d'assalto legionaria. Nel giorno di Natale, Fiat BR.20 e Savoia S.79 bombardarono ripetutamente le retrovie del V Corpo trovando una fortissima opposizione contraerea. Durante l'incursione su Castellldans, un S.79 riuscì a proseguire il volo sebbene centrato in pieno da una granata contraerea, che gli aveva troncato un longherone in fusoliera ed ucciso l'aviere Antonio Greco. Poco più tardi nella stessa zona, "Rata" della 6ª Escuadrilla intercettarono una formazione di dieci S.79, calorosamente accolti dai mitraglieri legionari, i quali rivendicarono il sicuro abbattimento di uno degli attaccanti e quello probabile di un secondo. L'attacco dei "Rata" non riuscì comunque a svilupparsi completamente per l'intervento di CR.32, che costrinsero gli assalitori ad interrompere il contatto (26). Il 26 dicembre, i bombardieri legionari scaricarono 51 tonnellate di bombe su concentramenti di truppe nemiche e sui comandi a Borjas Blancas, Albages, Castellldans, Alfes e Sune, mentre quattro Breda 65 mitragliavano e spezzonavano a bassa quota le truppe della 11ª Divisione che avevano appena bloccato a bombe a mano e colpi di anticarro i carri Ansaldo della Littorio avanzanti su Castellldans. Quantunque in non rilevante quantità, le bombe lanciate dagli aerei legionari avevano colpito con estrema precisione mettendo in crisi il contrattacco di Lister nel momento in cui esso stava guadagnando terreno.

Ogni velivolo efficiente dell'11ª Escuadra de Caza era stato mandato in azione sino dalla mattina per appoggiare il contrattacco di Lister. Il comandante dell'11ª, Andrès Garcia Lacalle, aveva avuto l'ordine di attaccare ad oltranza il C.T.V. nel settore di Soses. I "Chato" erano riusciti ad eseguire di sorpresa i due primi mitragliamenti,

25) Gli abbattimenti citati sono esclusivamente quelli riportati da A. Garcia Lacalle (op. cit. pag. 433), in realtà il bollettino nazionalista rivendicò 23 abbattimenti: 14 Chato e 9 Natacha (A. Nassaes, op. cit. pag. 330).

26) Uno stralcio del diario della 11ª Escuadra de Caza menziona l'attacco ai bombardieri S.79, inoltre segnala che, il 25 dicembre 1938, tutti caccia dell'11ª rientrarono alla base (A. G. Lacalle, op. cit. pag. 439).

ostacolati solo da un po' di contraerea, ma al terzo attacco, effettuato intorno alle quattro pomeridiane, la loro fortuna era terminata. Una massiccia formazione di quarantasei "Chato" scortati da nove "Rata" era arrivata sul C.T.V.. I "Chato" della 1ª e della 4ª squadriglia avevano appena iniziato gli attacchi a bassa quota, quando su loro erano arrivate le tre squadriglie della **Cucaracha** al comando del maggiore Tessari. Una squadriglia di Fiat CR.32 si era presa cura delle due squadriglie di "Chato" impegnate a bassa quota, mentre le altre due tenevano a bada il grosso del nemico. Seppure inferiori di numero gli aerei della **Cucaracha** avevano avuto il sopravvento, rivendicando la distruzione di sette "Chato" ed un "Rata". Il comandante Lacalle riferì che le sue squadriglie avevano perduto quattro "Chato", ma reclamò il sicuro abbattimento di un Fiat. Informazione esatta, si trattava infatti dello stesso maggiore Tessari, che portò il suo caccia colpito al motore, all'atterraggio su un campo di fortuna in territorio nazionalista (27). Il momentaneo arresto dell'avanzata del C.T.V., dovuto all'azione di Lister, aveva per un attimo illuso il comando repubblicano che la controffensiva avrebbe avuto successo. Ma ormai le capacità delle sue forze non corrispondevano più nè ai suoi piani nè alla reale situazione militare (28.). L'11ª Divisione del V Corpo di Lister attaccò in direzione di Alcanò scontrandosi con una agguerritissima divisione **Littorio** che, dopo avere rudemente ricacciato i battaglioni repubblicani, contrattaccò conquistando Cogull. Nel frattempo anche il Corpo di Navarra era avanzato alla destra del C.T.V., mettendo in crisi lo schieramento dei corpi d'esercito repubblicani V, XV e XXIV, che sbarravano la linea Granadella - Cogull - Castellldans. Alle prime luci del 28 dicembre, le posizioni ed i concentramenti delle brigate repubblicane di Albages, Castellldans, monte Mosca, ed i nodi stradali di Lerida-Albages e Cogull-Castellldans furono nuovamente bombardati da S.79 e da BR.20, mentre nella tarda mattinata i reparti repubblicani in marcia sulle strade della zona subirono i pesanti spezzonamenti e mitragliamenti dei micidiali Breda 65.

L'intera massa dei "Chato" era mobilitata sul fronte per rallentare la spinta delle truppe legionarie sulle divisioni di Lister. Alle 11,45, il maggiore Remondino stava incrociando su Aspa con il suo gruppo **Asso di Bastoni**, in attesa dell'arrivo in zona di quindici S.79 e sei Breda dei quali doveva proteggere l'azione. La formazione da combattimento dei CR - due scaglioni di dodici velivoli ciascuno, uno a 5.000 metri e l'altro a 5.800 metri - evoliva lentamente nel cielo, quando venivano avvistati cinque "Chato" naviganti verso Sud-Est a circa 4.000 metri di quota. Poco più addietro seguiva uno sciame, di una quarantina di aerei dello stesso tipo, frazionato in pattuglie scalate sino quasi al suolo. Scrutando con attenzione il cielo sovrastante, Remondino aveva scorto una pattuglia di Tupolev SB-2 strettamente scortata da una quindicina di "Rata", che si accingeva ad entrare nello spazio Aspa-Castellldans. Intuito l'obiettivo dei bombardieri repubblicani, il comandante legionario aveva mandato il capitano Bonzano ad attaccare Tupolev e "Rata" con i CR dello scaglione più alto, poi aveva condotto il primo scaglione contro i "Chato" a quota inferiore. Con il vantaggio dell'altezza, i CR di Remondino avevano investito in picchiata i "Chato" centrandone subito tre, poi con una cabrata erano risaliti in posizione dominante. Intanto i CR di Bonzano stavano attaccando frontalmente i "Rata", dietro al cui schermo i Tupolev avevano potuto invertire la rotta e sottrarsi al combattimento. Affrontati con decisione, i "Rata" si erano sbandati ed erano fuggiti tallonati dai caccia legionari che, dopo un breve inseguimento, ne avevano raggiunto ed abbattuto uno rimasto isolato, poi erano tornati indietro a dare man forte a Remondino.

Nel frattempo la situazione dei "Chato" si era fatta critica. Costretti alle basse quote; vietata loro la fuga dalla inferiore velocità dei mezzi, i piloti repubblicani cercavano di disimpegnarsi formando cerchi difensivi. Gruppetti di "Chato" evolvevano strettamente in circolo presentandosi come bersagli molto mobili e poco vulnerabili.

Con questa tattica, i comandanti di squadriglia repubblicani stavano lentamente conducendo i propri aerei verso Est. Ma la più breve via di scampo fra la zona del combattimento ed i campi repubblicani era sbarrata dalla Sierra de Montsant, che i "Chato" non avrebbero potuto superare senza interrompere le strettissime manovre difensive, offrendosi così come bersaglio ai CR. I "Chato" avevano perciò imboccato la vallata di Montblanch in direzione della pianura, sempre accanitamente perseguitati da Fiat che attaccavano in picchiata, riprendevano quota e ricominciavano da capo, senza mai lasciarsi attrarre in duelli individuali a bassa quota, dove i "Chato" avrebbero potuto fare valere la loro maggiore manovrabilità. Ogni tanto un gruppetto di "Chato" tentava di evadere impegnando serrate giostrine con i CR.32. Un combattivo "Chato" si era battuto a lungo con il CR.32 di Remondino. Imparì l'impresa del giovane pilota spagnolo, opposto all'esperto maggiore legionario scaltrito da lunghi anni di alta acrobazia. Preso in coda, lo sfortunato "Chato" era stato costretto a bassissima quota e mitragliato a più riprese sino quando si era disintegrato fra le fiamme dopo avere cozzato contro il suolo.

27) Ricostruzione del combattimento basata su stralci del diario della 11ª Escuadra de Caza (A. G. Lacalle, op. cit. pag. 439-441) e su Tel. Basa nº02886 del 26/12/1938 (MAE, Spagna, Fdg. B. 118).

28) E. Lister, op. cit. pag. 250.

Alle 12,15 il combattimento si era spostato a Sud Est di Montblanch. Alcuni Fiat avevano già esaurito le munizioni, ma continuavano ugualmente a puntare sul nemico assieme ai compagni di squadriglia. Le puntate legionarie, condotte in formazione compatta, risultavano sempre più demoralizzanti per avversari sottoposti ad spietata caccia da ormai trenta minuti. Molti "Chato" erano via via caduti in fiamme tracciando nel cielo nere scie di fumo. Altri erano riusciti a sfuggire ai CR. I superstiti, inseguiti e mitragliati, erano arrivati sino sul vicino campo di Walls. Pochi CR avevano ancora cartucce nei nastri: in due avevano sparato gli ultimi colpi contro quattro "Chato" parcheggiati nell'angolo Nord Ovest del campo. Un altro "Chato", mitragliato in fase di atterraggio, si era schiantato contro una casa ai bordi della pista. Non lontano, altri due "Chato" giacevano capottati. L'azione si era interrotta alle 12,30, quando, dopo avere sparato in totale 15.000 colpi - in media 625 per ogni aereo - quasi tutti i CR.32 avevano esaurito le munizioni. Solo alcuni velivoli erano rientrati con qualche decina di colpi nelle cassette portamunizioni (29).

All'indomani, il comando dell'Aviazione Legionaria annunciava la distruzione di diciotto "Chato" ed un "Rata". A terra erano stati contati i roghi di undici velivoli nemici; altri sei erano caduti senza incendiarsi e tre erano stati messi fuori combattimento sul campo di Walls. Secondo fonti repubblicane, pare siano andati perduti solo un "Rata" e tre "Chato" in volo più uno a terra, mentre un'altra decina di velivoli sarebbe stata danneggiata. Tuttavia l'impatto del combattimento del 28 dicembre il più importante dell'intera battaglia di Cataluña - fu tale che la 11ª Escuadra de Caza dovette sopprimere due squadriglie. La forza dell'11ª si era ridotta a 71 caccia, sebbene il reparto avesse ricevuto alcuni velivoli dalla fabbrica di Sabadell. Il successo del 28 era costato all'**Asso di Bastoni** la perdita del solo aereo del sergente Aldo Gasperini (30).

Nello stesso giorno i Messerschmitt della Condor avevano abbattuto un SB-2 in azione sulla zona del Corpo di Navarra, mentre quattro giorni prima i CR.32 del 3-G-3 spagnolo avevano distrutto nove assaltatori "Natacha".

Il 30 dicembre il Gruppo **Cucaracha** e la Squadriglia Frecce avevano reclamato la distruzione di nove "Chato" ed un "Rata" impegnati in una azione di mitragliamento sulla strada Lèrida-Granadella; per contro si era avuta la perdita di uno dei CR abbattuto dai "Rata" della scorta. Nello stesso combattimento erano intervenuti anche i Messerschmitt, uno dei quali era stato gravemente danneggiato dal comandante della 3ª "Mosca", tenente Francisco Tarazona (31).

Le perdite in combattimento avevano stremato le Forze dell'Aria repubblicane. I nuovi aerei ottenuti in Russia dalla missione di Hidalgo de Cisneros, erano stati spediti da Murmansk per evitare ai piroscafi le pericolose rotte mediterranee. Sbarcati in Francia, gli aerei erano proseguiti via terra per la frontiera catalana. Ma la consegna ai reparti aveva subito intollerabili ritardi causati dalle difficoltà nei trasporti e dal crescente disordine dei servizi tecnici repubblicani.

Fra il 29 dicembre ed il 2 gennaio, i Fiat spagnoli avevano abbattuto cinque "Rata", uno dei quali accreditato al volontario belga Henricourt, che nella Seconda Guerra Mondiale divenne un asso della Royal Air Force e cadde combattendo contro gli antichi camerati tedeschi della Condor.

Frustrato il contrattacco di Lister, il C.T.V. aveva ripreso l'avanzata. Il 5 gennaio Borjas Blancas fu raggiunta dai legionari, fiancheggiati dal Corpo di Navarra, mentre il Corpo di Aragona, schierato sul Segre alla sinistra del C.T.V., aveva a sua volta iniziato il movimento costringendo i repubblicani a ritirarsi su tutto il settore centrale del fronte catalano. L'esercito catalano contava di appoggiarsi alla seconda linea difensiva organizzata alle spalle della linea del Segre. Ma la presa di Borjas Blancas e l'esaurimento delle riserve determinarono un generale arretramento di tutto il fronte.

Il 10 gennaio Montblanch cadeva nelle mani dei navarresi, mentre all'estremo Sud del fronte, la foce dell'Ebro veniva sgomberata sotto la spinta del Corpo Marocchino del generale Yagüe che, il 13 gennaio, occupava Reus centro di industrie belliche ed importante per le sue officine aeronautiche. Il 16, i corpi d'Aragona e del Maestrazgo raggiungevano Cervera. Nel frattempo le colonne motorizzate del C.T.V., lasciata alla destra Montblanch, puntavano su Igualda, alle spalle di Cervera, aggirando l'ultima linea difensiva della Cataluña. Ciò segnò la fine di ogni resistenza organizzata.

29) Ognuna delle due mitragliatrici del CR.32 aveva una riserva di 350 colpi da 12,7 mm (n. d. A.).

30) La ricostruzione del combattimento è basata sulle seguenti fonti:

relazione in data 2/1/1939 dell'allora maggiore Aldo Remondino e sulla sua testimonianza all'A. (Roma, 23 settembre 1983).

Tel. BASA n°O2913 (MAE, Spagna, Fdg., B. 118).

Le cifre delle perdite confermate dai repubblicani trovano riscontro in P. P. Laureau (op. cit. pag. 399) ed in A. G. Lacalle (op. cit. pag. 441-442): liste delle perdite della 11ª Escuadra de Caza, dicembre 1938.

31) Nel combattimento cadde il sergente maggiore Ugo Zannier della Squadriglia "Frecce", abbattuto dal Rata del sergente Sanz (G. Mattioli, op. cit. pag. 278; F. Tarazona, op. cit. pag. 284).



Cataluña, febbraio 1939. L'esercito repubblicano sconfitto arretra alla frontiera franco spagnola. Gli S.79 battono obiettivi in vista dei Pirenei innevati.
(Aeronautica Militare Fototeca)

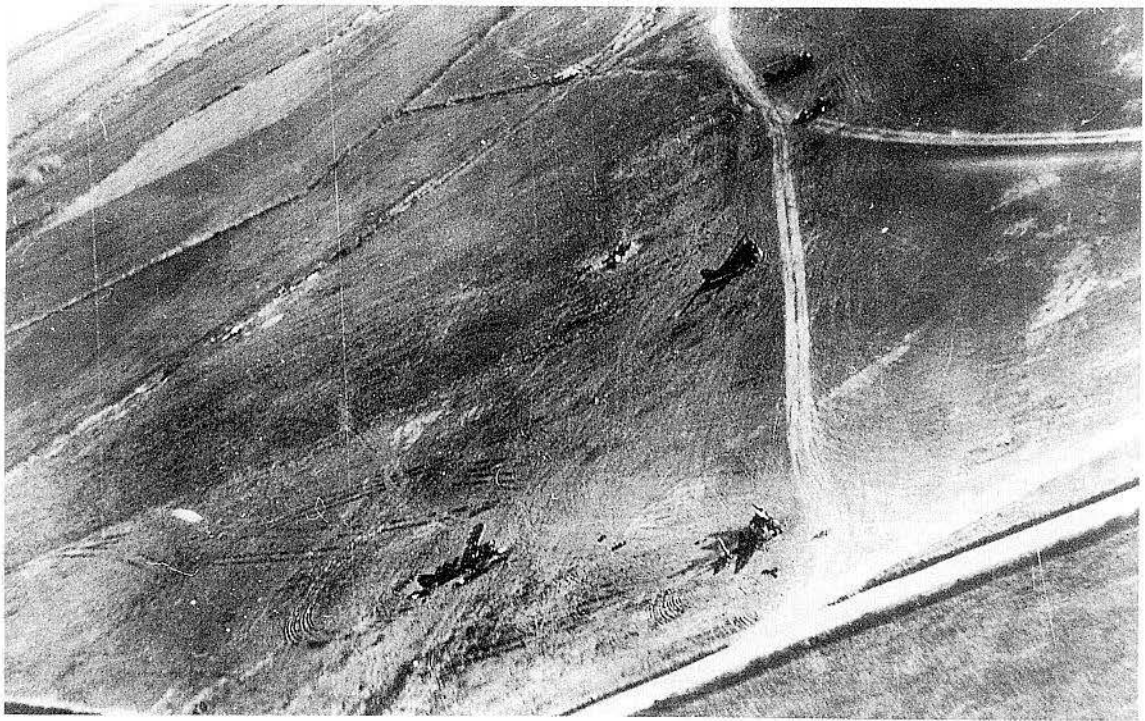
Il Corpo Marocchino occupò Tarragona e procedette incontrastato verso Barcelona insieme al Corpo di Navarra.

In ventiquattro giorni, l'esercito repubblicano aveva perduto oltre 70.000 uomini fra morti, feriti e dispersi, ed una gran parte del suo armamento: la sua forza ed il suo spirito si erano spenti. Ostacolate solo da sporadiche azioni di retroguardia e dalla distruzione di ponti e viadotti, il 26 gennaio le truppe spagnole ed italiane entrarono in Barcelona accolte come liberatrici da folle plaudenti. I resti delle divisioni repubblicane, ammassati nei pressi della frontiera francese con migliaia di civili al seguito, erano ormai incapaci di combattere (32). Ciò nondimeno, nella notte del 4 febbraio, l'ufficio politico del partito comunista, riunitosi alla presenza di Palmiro Togliatti, rappresentante dell'Internazionale, decise di difendere ad oltranza la Cataluña. Ma all'alba dell'indomani, quando i comandanti comunisti ritornarono alle loro unità, era già stata occupata la città di Gerona, a 44 chilometri dalla frontiera francese. I superstiti del V Corpo di Lister si batterono ancora per due giorni in azioni di retroguardia a Nord di Gerona, per rallentare l'avanzata del C.T.V. mentre profughi e militari repubblicani riparavano in Francia. Ma i nazionalisti avanzarono lentamente verso i valichi di confine, con la quasi dichiarata intenzione di permettere l'espatrio a quanti più nemici possibile.

Il 10 febbraio su tutti i posti di frontiera garrì al vento la bandiera rosso e oro della Spagna nazionale. Nella battaglia di Cataluña si erano dissolte due armate repubblicane forti di 220.000 combattenti di prima schiera, mentre i nazionalisti avevano perduto circa 40.000 uomini, tra morti e feriti. Il contributo del C.T.V. ammontava a circa 6.000 caduti e feriti, di cui 2.700 italiani (33).

32) E. Lister, op. cit. pag. 253.

33) Perdite italiane: 525 uccisi e 3.141 feriti (F. Belforte, op. cit. vol IV, pag. 137).



Aeroporto di Figueras, 5 febbraio 1939. Immagine presa durante l'azione di mitragliamento dei Fiat della Sq. "Frecce", protetta in quota dai Fiat del XXIII. Ai margini della pista aerei repubblicani distrutti. (Aeronautica Militare Fototeca)

Nelle ultime fasi della lotta l'Aviazione Legionaria aveva appoggiato l'avanzata del C.T.V. con bombardamenti su Borjas Blancas e sul sistema di comunicazioni fra Barcelona ed il fronte. Il 13 gennaio nel cielo di Ciudadilla, si era avuto l'ultimo incontro fra i bombardieri dell'A.L. del continente e la caccia repubblicana. Tre "Rata" avevano intercettato una pattuglia di S.79 della 280ª Sq., mentre nella stessa zona ventotto CR.32 dell'**Asso di Bastoni** erano intenti a disperdere una formazione di venticinque "Chato". Energicamente rintuzzato dai mitraglieri legionari, l'attacco dei "Rata" non aveva provocato alcuna perdita. Il 24 gennaio era stato nuovamente bombardato il porto di Barcelona e nei giorni seguenti erano stati attaccati i porti di Valencia, Alicante e La Selva, allo scopo di ostacolare il trasferimento alla zona centrale delle truppe battute in Cataluña.

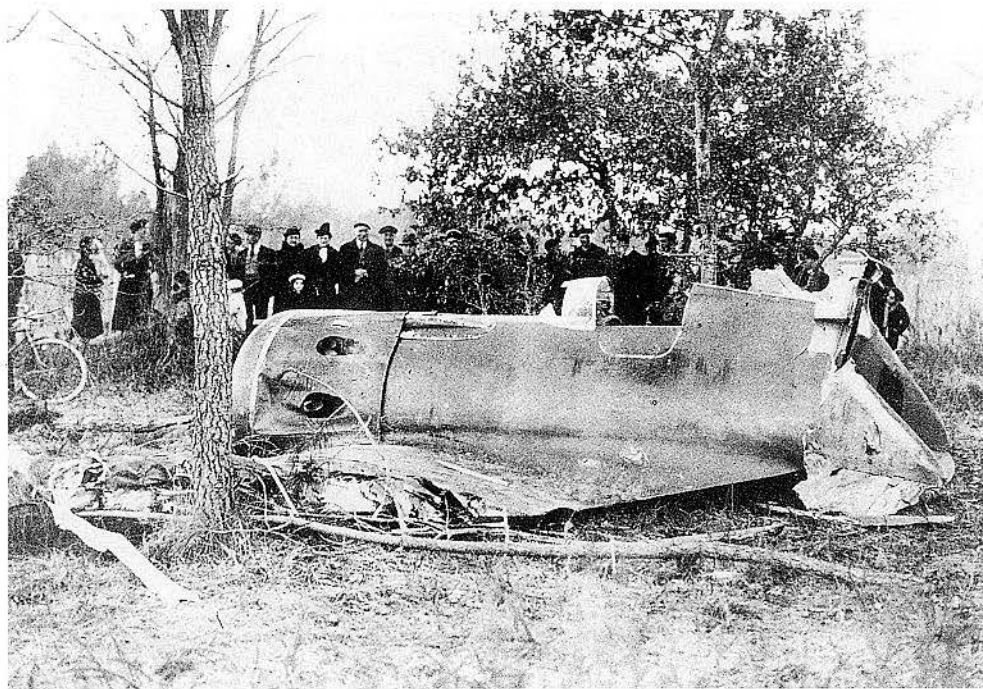
Negli ultimi combattimenti, i CR.32 dei due gruppi legionari avevano abbattuto complessivamente sei "Rata": i primi due nel cielo di Palamos mentre cercavano di fuggire dalla Cataluña al Levante; l'ultimo il 5 febbraio sul campo di Figueras. In quella giornata, i campi di Figueras e Villajuiga, ultime basi aeree ancora in mani repubblicane, erano stati attaccati dal XXIII Gruppo Caccia e dalla Squadriglia Frecce che avevano incendiato a terra due bombardieri e venticinque "Rata" e "Chato" colà concentrati. Altri tre "Rata" erano stati distrutti sul campo di Celrà il giorno precedente la conquista di Barcelona.

Le battaglie finali erano costate alla caccia legionaria ancora tre aerei ed un pilota, il sergente Marino Masi caduto il 25 gennaio su Tarrasa, ultimo dei cacciatori legionari a trovare la morte in combattimento.

L'epilogo

Con la conquista della Cataluña era iniziata l'agonia della Repubblica. Metà delle sue forze armate era perduta. Gli ufficiali ed i soldati passati in Francia erano stati disarmati e rinchiusi in campi di concentramento. Tutte le loro armi e gli aerei erano stati sequestrati dai francesi che ne avevano impedito il trasferimento - d'altronde quasi impossibile - nella zona centrale dove era ancora in armi un numeroso esercito repubblicano. La zona centrale aveva quattro armate con mezzo milione di uomini, 400 cannoni e 280 carri armati e mezzi blindati. Il suo punto debole era l'aviazione: appena un centinaio di aerei.

Parte degli aerei inviati all'ultimo momento dalla Russia non aveva neppure raggiunto la Cataluña ed alcuni di quelli arrivati a destinazione non erano neppure stati montati a causa dello sfacelo generale dei servizi. Mentre



Il 5 febbraio 1939, cinque "Mosca" tipo 10 combatterono nel cielo di Figueras contro Fiat del XXIII. Due furono abbattuti, tre fuggirono in Francia, atterrando nei pressi di Bordeaux. Per uno dei Rata l'atterraggio fu rude. (Collezione Ferdinando Pedriali)

stava evacuare il campo di Figueras, il comandante Lacalle vi aveva trovato grandi casse contenenti "Rata" e "Katuska" ancora sigillate (34).

All'ultimo momento, erano fuggiti in Francia ventinove dei nuovissimi Superchato (I-152) pilotati da novellini, tre "Rata", più alcuni bombardieri e "Chato". Ma tutti - come si è detto - erano stati subito posti sotto sequestro dai francesi.

La perdita della Catalogna aveva quasi azzerato le probabilità di ricevere altri aerei dall'estero, lasciando alle forze aeree repubblicane solo la remota speranza di completare - prima della prossima offensiva nazionalista - i cento "Rata" impostati sulle linee di produzione dello stabilimento di Alicante, la sola officina aeronautica aeronautica rimasta sul suo territorio. Ma per questi "Rata" sarebbero occorsi mesi, durante i quali dovevano bastare appena due squadriglie di Tupolev SB-2 e di tre squadriglie di lenti assaltatori "Natacha" - ormai considerate foraggio per i Fiat ed i Messerschmitt - appoggiate da una trentina di caccia Polikarpov (35).

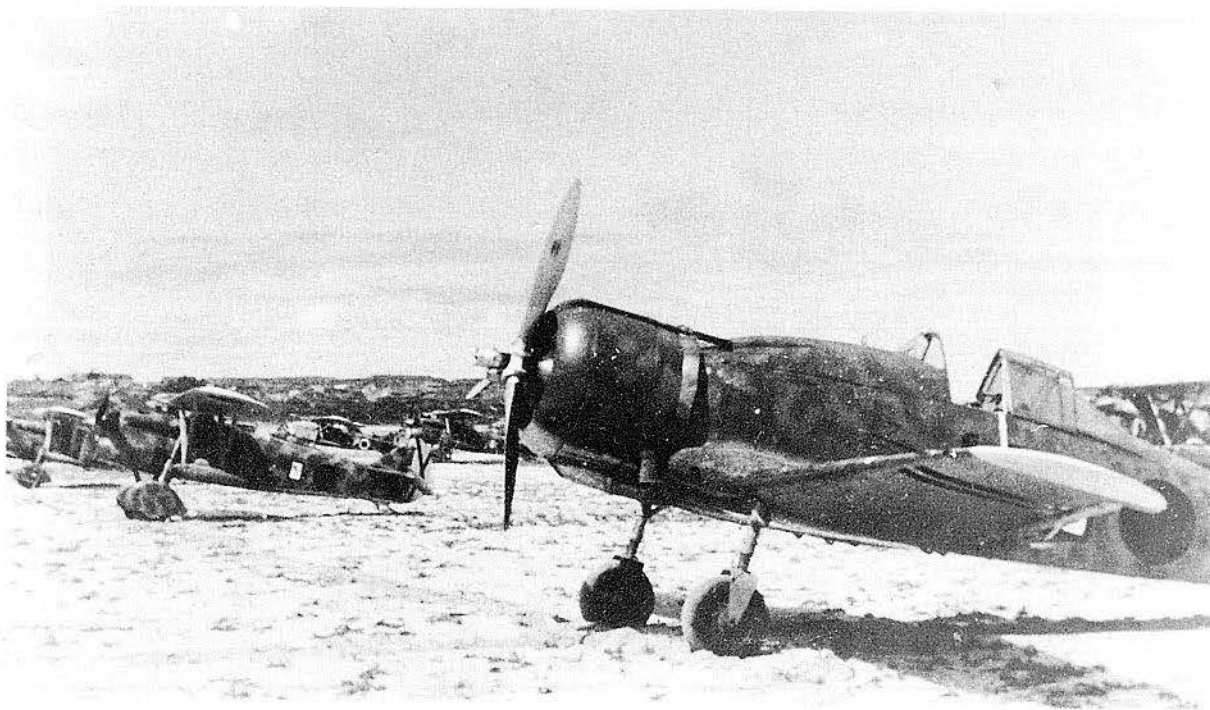
Il capo del governo Juan Negrin, rifugiatosi in Francia al momento in cui il suo esercito aveva passato il confine catalano, era subito rientrato in volo nella zona centrale. Solo pochi dei capi sfuggiti al disastro della Catalogna lo avevano seguito. Il generale Rojo gli aveva inviato una lettera di dimissioni esortandolo a mettere fine alla guerra.

Insieme ai fedelissimi di Negrin, erano rientrati dalla Francia anche parecchi capi comunisti, fra i quali il grintoso Enrique Lister, che subito cominciò ad agitarsi per rivitalizzare lo spirito di resistenza dei comandanti militari. Ma l'esercito era minato dalla sfiducia e molti comandanti non erano disposti a prolungare una resistenza che appariva inutile.

Mentre Franco si accingeva a vibrare il colpo finale spostando le sue migliori unità sui fronti andaluso e madrileno, la Repubblica Spagnola stava disgregandosi all'interno.

34) A. G. Lacalle op. cit. pag. 498.

35) J. Salas Larrazabal, op. cit. pag. 302.



Il 14 marzo 1939 i nuovi Fiat G. 50 della Sq. Sperimentale si affiancano ad Escalona ai CR.32 dell'Asso di Bastoni con i quali iniziano crociere sul fronte Madrid Toledo.
(foto Enzo Santandrea)

Il partito della pace, guidato dal generale Casado, s'impadronì del potere con l'appoggio degli anarchici esautorando il filocomunista Negrín.

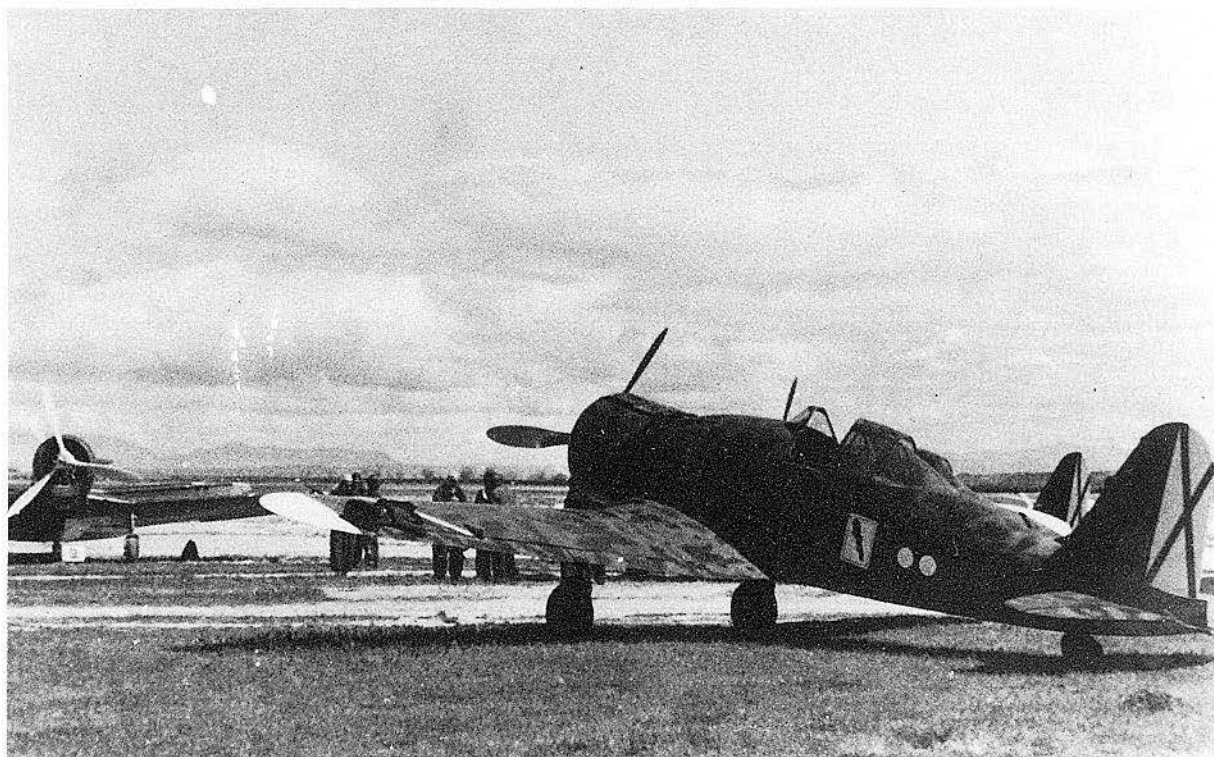
Fra il 6 ed il 7 marzo, dall'aeroporto di Monòvar, occupato da Lister a mano armata, s'involarono due Douglas DC-2 e tre Dragòn Rapide - i primi diretti in Francia, gli altri al più vicino Marocco Francese - portando in salvo Negrín con alcuni dirigenti socialisti e l'"élite" dei capi comunisti, fra i quali Palmiro Togliatti, Dolores Ibarruri, Rafael Alberti e lo stesso Lister.

Con questa fuga si chiudeva virtualmente la guerra, anche se gli eserciti ancora si fronteggiavano mentre i membri della giunta Casado trattavano per ottenere migliori condizioni di resa. Per tagliare corto con gli indugi del governo provvisorio repubblicano, Franco accelerò i preparativi per l'offensiva finale.

Per le previste operazioni contro il settore centrale, ai primi giorni di marzo l'Aviazione Legionaria mosse i suoi reparti su nuove basi: l'Asso di Bastoni a Escalona: la **Cucaracha** ed i Ro.37 del XXII Gruppo Osservazione Aerea a Delta-Casa Vieja, il Bombardamento Veloce (S.79) a Zaragoza, il XXXV Gruppo (BR.20 e Ba.65) a Olmedo, ed infine gli S.81 del XXV Gruppo B.N., trasferiti dalle Baleari, prima a Puig Moreno poi a Reus. La Condor distribuì i suoi aerei fra i campi di Torrijos - già basi legionarie all'epoca della battaglia di Madrid - e quelli di Avila, Escalona, Salamanca e Zaragoza. I reparti dell'aviazione nazionalista furono divisi fra i fronti madrileno ed andaluso. Al momento dell'ultima battaglia, le forze aeree di Franco avevano nella penisola 380 velivoli di prima linea, dei quali circa 140 legionari, 100 tedeschi e 140 spagnoli; ma 80 di questi ultimi erano stati forniti dall'Italia, pertanto l'apporto italiano risultava ancora una volta prevalente (36).

Alla fine di febbraio, ai vecchi reparti caccia legionari si era aggiunta una nuovissima squadriglia sperimentale di quindici monopiani Fiat G.50, che, montati a Reus, furono poi trasferiti ad Escalona.

36) A. Nassaes, op. cit. pag. 336.



Base aerea di Escalona, fine marzo 1939. La guerra sta per finire, i G. 50 della pattuglia d'allarme non avranno occasione di battersi. (foto Enzo Santandrea)

I fiammanti monopiani, il più moderno prodotto della industria italiana, erano stati inviati in Spagna al comando del capitano Bonzano, veterano dell'**Asso di Bastoni**. Decorati con il simbolo dell'**Asso di Bastoni**, i G.50 avevano cercato nei cieli spagnoli occasioni di confronto con i caccia repubblicani, ma la speranza era stata delusa nonostante che i nuovi aerei fossero stati trasferiti il 14 marzo da Valenzuela (Zaragoza) ad Escalona per operare sul fronte di Toledo. Con disappunto dei comandi italiani, l'inattività dei pochi aerei repubblicani non procurò ai piloti dei G.50 emozioni più guerresche di qualche tranquilla crociera di vigilanza sulle linee.

I piloti governativi non si azzardarono a sfidare la strapotente aviazione franchista, lasciando che i suoi bombardieri scorazzassero impunemente nel corso della breve campagna aerea, che precedette l'offensiva finale. Da parte loro, i bombardieri nazionalisti, attenti a evitare distruzioni non strettamente necessarie, presero di mira unicamente i punti nevralgici delle vie di comunicazione nei dintorni di Madrid.

A partire dal 9 marzo, Guadalajara, Cifuentes, Alcalà de Henares, Cuenca - vecchi nomi che ricordavano le battaglie del marzo 1937 - furono battuti dai bombardieri legionari, mentre la giunta del generale Casado trattava febbrilmente le condizioni della resa con i nazionalisti.

Negli stessi giorni, velivoli repubblicani effettuarono le loro ultime azioni di guerra nei dintorni di Madrid bombardando, anziché truppe franchiste, propri commilitoni al comando di ufficiali comunisti ribellatisi alle iniziative di resa del generale Casado.

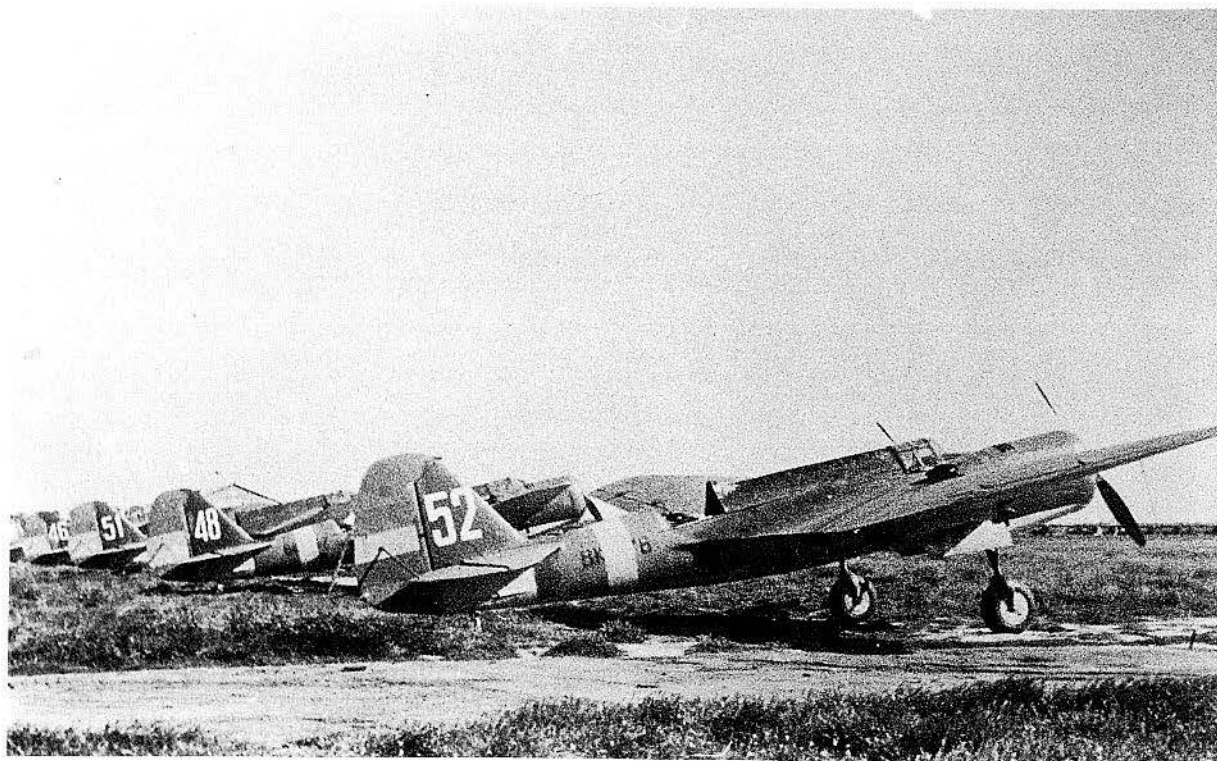
Emissari della giunta, recatisi in aereo a Burgos per trattare con i nazionalisti le condizioni del "cessate il fuoco", si resero conto che Franco non avrebbe concesso loro niente altro che la resa incondizionata, previa la consegna dei superstiti velivoli delle Fuerzas del Aire repubblicane.

Casado tergiversò, sperando di ottenere almeno garanzie personali per i capi repubblicani, ma il 26 marzo Franco ruppe gli indugi dando il via all'offensiva sui fronti di Pozoblanco e di Madrid.

Alle prime fucilate, una moltitudine di fuggiaschi cercò scampo verso i porti del Mediterraneo con la speranza di trovare un imbarco su navi dirette nel Nord Africa. Dalle basi aeree del Sud, aerei carichi di ufficiali e dirigenti politici fecero rotta verso gli aeroporti del Marocco e dell'Algeria francese.

Il 27 marzo, i corpi d'esercito di Navarra, del Maestrago e il Corpo Truppe Volontarie italiano attaccarono sul fronte da Toledo.

Dopo brevissima resistenza, le truppe repubblicane si arresero in massa. Nella mattina del 28, le truppe spagnole ed italiane entrarono in Madrid, marciando in trionfo, salutate con sincero entusiasmo da migliaia di persone: mescolati insieme, madrileni nazionalisti e repubblicani applaudivano freneticamente alla fine della guerra e della fame.



Prima del crollo della Catalogna, i superstiti Tupolev SB-2 del Grupo 24 raggiunsero la Spagna centrale, ancora repubblicana. Alcuni dei sedici Tupolev catturati a guerra finita, riuniti a Tablada-Sevilla, fine marzo 1939. Sulla fusoliera del primo: il codice "BK 8" (Bombardero Katiuska n°8). (Collezione Ferdinando Pedriali)

Attorno alle 19,45, una colonna motorizzata del C.T.V. entrò a Guadalajara alzandovi alfine - sebbene con due anni di ritardo - le bandiere nazionalista ed italiana. Alcune ore prima Madrid era stata occupata senza alcun combattimento. La tanto sospirata notizia aveva fatto esclamare a Galeazzo Ciano: "Cade Madrid e con la capitale, tutte le altre città della Spagna rossa. La guerra è finita. E' una nuova formidabile vittoria del fascismo: forse, finora la più grande" (37).

Il 1° aprile, il quartiere generale di Franco emanò l'ultimo bollettino di guerra, asciutto e trionfalistico come d'obbligo nelle circostanze storiche: "Ieri, con l'esercito rosso prigioniero e disarmato, le nostre forze hanno raggiunto i loro finali obiettivi militari. La guerra è finita."

Le ultime operazioni belliche erano costate all'Aviazione Legionaria la sola perdita per incidente del sottotenente pilota Alberto Casadei del XXIII Gruppo Caccia, deceduto il 30 marzo per le ustioni riportate atterrando col suo CR.32 sul campo di Escalona. Casadei era l'ultimo dei centocinquanta aviatori legionari rimasti per sempre in terra di Spagna, mentre le spoglie di altri quarantatre suoi camerati sarebbero state custodite in eterno dalle profonde acque del Mediterraneo (38).

La vittoria fu celebrata a Madrid con una imponente sfilata. Mentre reparti del Corpo Truppe Volontarie italiano sfilavano accanto alle brigate navarresi, al Tercio Extranjero ed ai "tabores" marocchini, alti nel cielo, rombavano possenti i reparti delle aviazioni spagnola, tedesca ed italiana.

I gruppi **Asso di Bastoni** e **Cucaracha** accompagnarono l'apoteosi nazionalista con due formazioni di velivoli, una a forma di un fascio littorio e l'altra tracciante nel cielo la scritta "Viva Franco".

37) G. Ciano, Diario, pag. 273.

38) Il numero dei deceduti dell'Aviazione Legionaria è tratto dal documento "Ordine cronologico del decesso dei caduti dell'Aviazione Legionaria" redatto da don Giovanni Sala - già capellano dell'A.L. addetto al reperimento e sepoltura delle salme dei caduti dell'A.L. - e da una lettera del medesimo all'A. da Cene (Bergamo) in data 18.10.1984. Detto elenco è più completo di quelli reperiti presso MAE Spagna F.d.g. B.206. Oltre ai caduti ivi elencati l'A. ha aggiunto anche i quindici aviatori dei tre Caproni Ca.135 caduti in mare, il 9 settembre 1938, durante il trasferimento alle Baleari di sei di questi bimotori da bombardamento, precedentemente rifiutati dagli spagnoli in quanto incapaci di sostenersi in volo con un solo motore (MDA OMS Cart.73).



Aeroporto di Barajas (Madrid), 12 maggio 1939, schieramento di velivoli dell'Aviazione Legionaria per la parata della vittoria.
(Aeronautica Militare Fototeca)

I festeggiamenti continuarono per oltre un mese, culminando nella grande parata aeronautica del 12 maggio nell'aeroporto madrileni di Barajas, dove un imponente schieramento di aviatori delle tre aviazioni e cinquecento aerei - l'intera aviazione nazionalista, più quella catturata ai repubblicani - fu passato in rassegna dal generalissimo Franco.

Al termine della lunghissima cerimonia, gli aviatori tedeschi ed italiani consegnarono i loro aerei ai camerati nazionalisti. Ottanta i velivoli tedeschi e centoquarantasette italiani entrarono nei ranghi dei reparti spagnoli.

La presenza sulle basi spagnole, e specie alle Baleari, di tanti aviatori dell'Asse stava però inquietando Francia e Gran Bretagna. Il 10 giugno alla Camera dei Comuni britannica, l'opposizione laburista chiese al governo se esso avesse protestato con il governo italiano il quale, in contravvenzione all'accordo anglo italiano, non stava ritirando tutto il materiale bellico dalla Spagna.

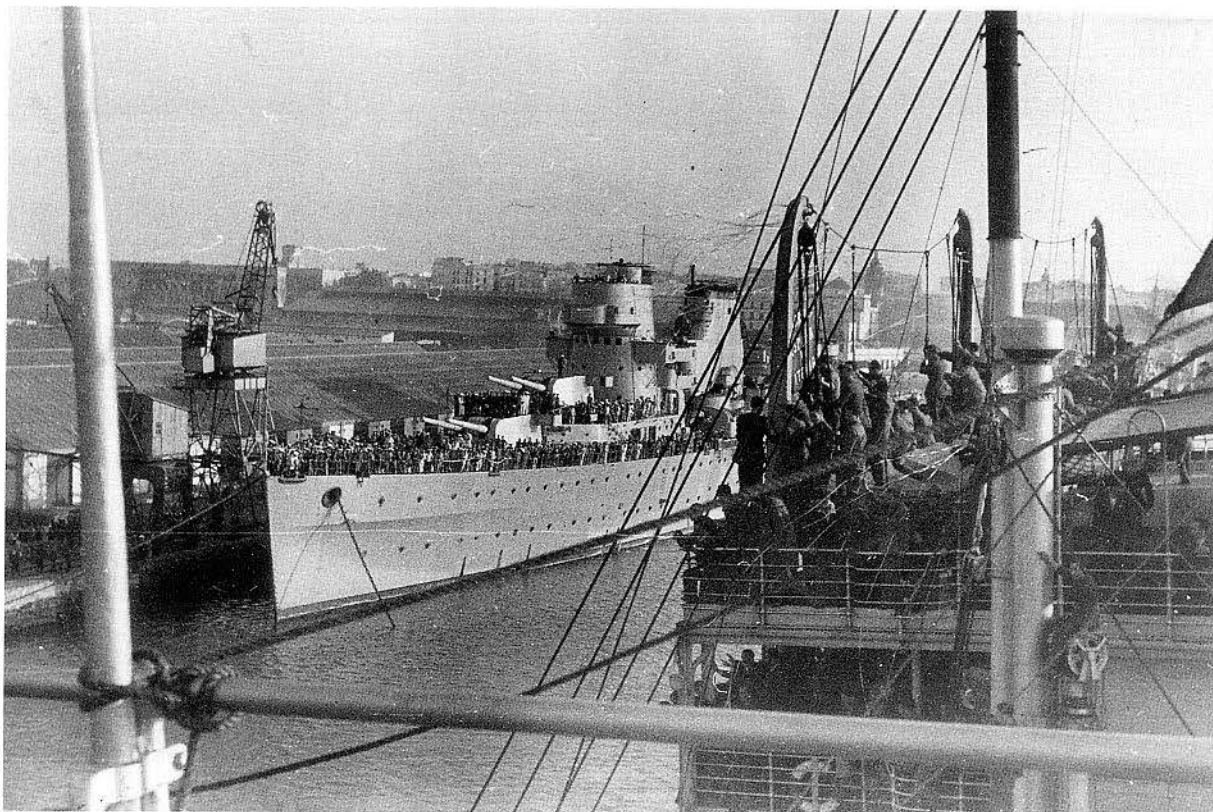
Il primo ministro Chamberlain rispose che "22 mila soldati italiani e 6 mila tedeschi avevano già lasciato la Spagna. Alle Baleari, parte del materiale aereo legionario era stato preso in consegna dal Governo spagnolo, mentre una parte era stato ritirato dall'Italia. Quanto ai tedeschi essi erano già stati tutti ritirati tranne un paio".

Chamberlain concluse che l'Italia stava rispettando alla lettera l'accordo stipulato con la Gran Bretagna, che garantiva lo sgombero delle basi alle Baleari al termine della guerra civile, quindi non esisteva alcun motivo di inviare proteste a Roma.

Il 10 giugno, 1.800 aviatori legionari si imbarcarono a Cádiz sulla motonave **Duilio**, che nel riportarli in Italia doveva fare scalo a Palma de Mallorca per imbarcare gli aviatori dell'Aviazione delle Baleari (39).

Gli spagnoli avevano tributato onoranze fastosissime ai partenti. Decine di migliaia di persone avevano partecipato alle feste in loro onore sia a Cádiz, sia a Palma. Il generale Kindelàn, comandante dell'aviazione spagnola, imbarcato sulla **Duilio**, durante il viaggio telegrafò a Mussolini: "L'alto onore di avere combattuto in collaborazione con i valorosissimi aviatori italiani si completa con quello di accompagnarli nel ritorno alla loro Patria

39) Sulla motonave **Duilio** si imbarcarono 1800 aviatori legionari, di cui: 330 ufficiali, 480 sottufficiali e 990 uomini di truppa; MAE, Spagna, Fdg., B. 97.



10 giugno 1939. La motonave Duilio, con 1800 aviatori legionari che rientrano in patria, esce lentamente dal porto di Cádiz salutata alla voce dall'equipaggio dell'incrociatore Canarias.
(foto Vittore Catella)

immortale, che è oggi, per merito di Sua Eccellenza, al culmine della potenza. Nel lasciare le acque di Mallorca, teatro di magnifiche gesta degli aviatori legionari, mi onoro di inviarvi il cordiale saluto di affetto e gratitudine in nome delle ali spagnole" (40).

A bordo della **Duilio**, fra i giovani aviatori legionari dalle brillanti uniformi regnava una esaltante allegria per il ritorno alla patria ed alle famiglie, ma fra essi, alcuni percepivano nell'aria lontane minacce di guerra.

Hitler aveva occupato l'Austria ed i Sudeti, poi aveva smembrato la Cecoslovacchia e si era preso anche la Boemia ad onta dei patti assunti alla conferenza di Monaco. Il 7 aprile, Mussolini aveva invaso l'Albania. Inghilterra e Francia avevano accelerato il riarmo. Gli eventi incalzavano.

Fra gli aviatori a bordo della **Duilio**, il maggiore Aldo Remondino, ultimo comandante del prestigioso **Asso di Bastoni**, guardava all'avvenire con l'attenta responsabilità del militare di professione: "Avevamo vinto - ricordò Remondino - tuttavia io pensavo che si era forse all'inizio di un nuovo sconvolgimento. Questi contrasti si sentivano dentro di noi. C'era tanta felicità perché tornavamo a casa, ma non certo con la serenità che viene dopo un episodio positivo" (41).

I legionari ritornavano fieri, certi di avere combattuto a vantaggio della patria italiana. Certezza affatto scalfita dall'operato degli italiani, che avevano combattuto per l'altra parte.

Definita da Ciano "una nuova vittoria del fascismo, forse la più grande", la guerra di Spagna ebbe per l'Italia nefaste conseguenze a breve scadenza. Essa aveva reso definitivo distacco dell'Italia dalle ex alleate della Grande Guerra.

40) MAE, Spagna, Arch. Diplomatico, B. 53.

41) Testimonianza all'A. del generale Aldo Remondino, già Capo di S. M. dell'Aeronautica Militare Italiana, Roma, 23 settembre 1983.

L'alleanza dell'Italia con la Germania aveva permesso a quest'ultima di accelerare i tempi verso la catastrofe della seconda guerra mondiale. Con questa scelta, l'Italia si era inconsapevolmente assegnata una parte di comprimaria ed in seguito anche quella di perdente nel prossimo conflitto. Vista sotto questo profilo, la partecipazione italiana alla Guerra di Spagna fu un errore, sebbene le motivazioni di fondo che l'avevano ispirata non fossero affatto infondate.

Infatti l'Italia, come potenza mediterranea, non poteva supinamente accettare che la Spagna fosse guidata da un governo decisamente ostile, strettamente collegato alla Francia del Front Populaire ed ai più accaniti oppositori italiani all'estero.

Il regime repubblicano spagnolo aveva suscitato fortissime antipatie anche in Gran Bretagna, Francia ed altri paesi democratici europei, i quali alla fine preferirono una Spagna nazionalista piuttosto che una Spagna comunista e satellite dell'Unione Sovietica. L'intervento italiano garantì la vittoria nazionalista, ma polarizzò l'opposizione antifascista internazionale.

Alla fine l'Italia ebbe una Spagna amica, ma il successo fu platonico, per il rifiuto di Franco di schierarsi con i suoi vecchi alleati durante la Seconda Guerra Mondiale. Quanto agli spagnoli, essi godettero il non disprezzabile beneficio di trent'anni di stabilità politica. Seppure al prezzo di una dittatura che, quantunque autoritaria, lentamente riuscì a rimarginare le ferite della guerra civile preparando il ritorno della democrazia.

ALLEGATI

AVIAZIONE LEGIONARIA - AEREI PERDUTI
(in ordine cronologico)

Caccia Fiat CR.32

Data	pilota	reparto	località	causa
31 Ago 36	Ten. Monico Ernesto	1ªSq.	las Herencias	comb. morto
31 Ago 36	serg. Castellani	1ªSq.	Vill.de la Serena	comb. rientra
3 Set 36	Ten. Olivero Dante	2ªSq.	Sevilla-Tablada	incid morto
13 Set 36	serg. Patriarca Vincenzo	1ªSq.	Madrid	comb. cattura
Set 36	—	—	—	incid
Set 36	—	—	—	incid
16 Set 36	Ten. Franceschi Giorgio	2ªSq.	Don Benito	err. fucilato
17 Set 36	STen. Cenni Giuseppe	1ªSq.	Càceres	incid rientra
20 Set 36	serg. Boetti Angelo	1ªSq.	Vill.de la Vera	incid ferito
2 Nov 36	serg. Vivarelli Manlio	2ªSq.	Talavera	incid morto
4 Nov 36	serg. Magistrini Giovanni	1ªSq.	Madrid	comb. morto
4 Nov 36	Cap. Dequal Vincenzo	1ªSq.	Mádrid	comb. rientra
5 Nov 36	STen. Maccagno Carlo	2ªSq.	Madrid	comb. cattura
1 Dic 36	serg. Chianese Raffaele	2ªSq.	Velada	comb. cattura
5 Dic 36	Ten. Larsimont Antonio	I Gr.	Torrijos	comb. rientra
19 Dic 36	Cap. Mosca Goliardo	1ªSq.	Tablada	incid morto
20 Dic 36	STen. Ceccherelli Ugo	1ªSq.	Tablada	incid. morto
29 Dic 36	STen. Cenni Giuseppe	1ªSq.	Andujar	incid cattura
10 Gen 37	serg. Evangelista	I Gr.	Illescas	incid incolume
29 Gen 37	s.m. Semprebene Edoardo	I Gr.	Castuera	incid cattura
29 Gen 37	STen. Pesce Elio	I Gr.	Andujar	incid cattura
29 Gen 37	m.llo Grimoldi Luigi	1ªSq.	Andujar	incid morto
29 Gen 37	s.m. Bandini Mario	I Gr.	Castuera	incid cattura
29 Gen 37	serg.m. Trombotto Mario	1ªSq.	str.Jaen Madrid	inc.morto
3 Feb 37	—	I Gr.	Montilla	comb. rientra
10 Feb 37	Ten. Pascucci	—	-	incid incolume
11 Feb 37	STen. Mantelli Adriano	4ªSq.	Motril	comb. rientra
13 Feb 37	Cap. Lodi Luigi	4ªSq.	Jarama	comb. morto
18 Feb 37	serg. Romagnoli	3ªSq.	Morata de Tajuña	comb. ferito
22 Feb 37	senza pilota	II Gr.	Torrijos i	incid
27 Feb 37	serg. Boin	XVI Gr.	Almazan	incid ferito
16 Mar 37	—	—	Almazan	incid incolume
20 Mar 37	s.m. Scala Michelangelo	3ªSq.	Brihuega	comb. morto
20 Mar 37	serg. Gamba	3ªSq.	Brihuega	comb. rientra
22 Mar 37	—	—	Burgo de Osma	incid incolume
6 Apr 37	serg. Malatesta Nicola	24ªSq.	Logroño	incid morto
6 Apr 37	s.m. Pongilupi	—	Vitoria	incid ferito
2 Mag 37	s.m. Bevilacqua	—	Alfamen	incid incolume
12 Mag 37	m. llo Aicardi Soria	—	—	incid ferito
Giu 37	—	—	—	contraerea
5 Giu 37	serg. Presel Guido	26ªSq.	Somorrostro	comb. morto
5 Lug 37	—	31ªSq.	-	incid incolume
7 Lug 37	S.Ten. Vercellio Mario	19ªSq.	Sevilla la Nueva	comb. morto
7 Lug 37	serg. Mattei Alfonso	XXIII Gr.	Pasuelo (Griñon)	comb. rientra
7 Lug 37	m. llo Passeri Gino	19ªSq.	Griñon	comb. morto
Lug 37	—	—	fronte Brunete	comb.
Lug 37	—	—	fronte Brunete	comb.
Lug 37	—	—	fronte Brunete	comb.
Lug 37	—	—	fronte Brunete	comb.
13 Lug 37	—	25ªSq.	Avila	incid rientra
13 Lug 37	—	25ªSq.	Avila	incid rientra

17 Lug 37	s.m. Giulietti Adamo	25 ^a Sq.	Logroño	incid morto
18 Lug 37	Ten. Mollo Giuseppe	26 ^a Sq.	El Escorial	comb. morto
23 Lug 37		VI Gr.	Santander	incid rientra
16 Ago 37	STen. Caselli Gilberto	20 ^a Sq.	Villamayor	comb. morto
26 Ago 37	STen. Schievano Enrico	20 ^a Sq.	Osera	comb. morto
26 Ago 37	Ten. Degli Incerti Enrico	19 ^a Sq.	Zaragoza	incid ferito
28 Ago 37	Ten. Mariotti Luigi	26 ^a Sq.	Sierra Alcubierres	comb. cattura
28 Ago 37	STen. Costantini Giuseppe	26 ^a Sq.	Sierra Alcubierres	comb. cattura
28 Ago 37	STen. Capellini Ottorino	XVI Gr.	Sierra Alcubierres	comb. cattura
24 Set 37	Ten. Monti Luigi	24 ^a Sq.	Zuera (Zaragoza)	contr rientra
4 Ott 37	STen. Paoletta Bruno	—	Rep. Volo Vitoria	incid morto
12 Ott 37	STen. Boschetto Roberto	VI Gr.	Aragona	comb. cattura
12 Ott 37	s.m. Corsi Ugo	VI Gr.	Aragona	comb. cattura
12 Ott 37	STen. Leoncini Francesco	VI Gr.	Aragona	comb. cattura
12 Ott 37	Ten. Neri Alessio	VI Gr.	Fuentes de Ebro	comb. morto
12 Ott 37	serg. Rigolli Giuseppe	VI Gr.	Mediana	comb. morto
15 Ott 37	senza pilota	20 ^a Sq.	campo Sanjurjio	attacco aereo
15 Ott 37	senza pilota	20 ^a Sq.	campo Sanjurjio	attacco aereo
15 Ott 37	senza pilota	20 ^a Sq.	campo Sanjurjio	attacco aereo
15 Ott 37	senza pilota	20 ^a Sq.	campo Sanjurjio	attacco aereo
15 Ott 37	senza pilota	20 ^a Sq.	campo Sanjurjio	attacco aereo
15 Ott 37	senza pilota	20 ^a Sq.	campo Sanjurjio	attacco aereo
19 Ott 37	Ten. Dominici Francesco	33 ^a Sq.	Tablada attac	morto
5 Dic 37	s.m. Ebaschi	—	—	incid rientra
10 Dic 37	STen. Barberis Vittorio	32 ^a Sq.	Lanaja (Bujaraloz)	comb. morto
10 Dic 37	Cap. Corsini	—	Alfamen	incid deceduto
16 Dic 37	serg. Visconte Mario	XXIII Gr.	fronte Teruel	incid rientra
Dic 37	—	—	—	incid
3 Gen 38	s.m. Bortolini Gaetano	32 ^a Sq.	Zaragoza	incid rientra
17 Gen 38	serg. Benassi Bruno	VI Gr.	fronte Teruel	comb. rientra
17 Gen 38	s.m. Boetti Angelo	VI Gr.	fronte Teruel	comb. morto
17 Gen 38	s.m. Cesana Bruno	33 ^a Sq.	Villalba-Teruel	comb. morto
17 Gen 38	—	VI Gr.	Utrilla (Teruel)	comb. rientra
20 Gen 38	STen. Andreani Renato	25 ^a Sq.	Caspe	comb. morto
16 Feb 38	STen. Calcagno Pasquale		Utrillas (Teruel)	incid morto
16 Feb 38	STen. Franchini Walter		Utrillas (Teruel)	incid rientra
21 Feb 38	s.m. Visconte Mario	XXIII Gr.	Villastar-Teruel	comb. cattura
21 Feb 38	Cap. Haya Carlos	19 ^a Sq.	Puerto Escadron	comb. morto
10 Mar 38	STen. Zuffi Giuseppe	XXIII Gr.	Muniesa	comb. rientra
14 Mar 38	Magg. Ajello Ciro	XXIII Gr.	Alcañiz	comb. rientra
14 Mar 38	STen. Montefusco Mario	24 ^a Sq.	Alcañiz	comb. cattura
14 Mar 38	STen. Brondi Alberto	XXIII Gr.	Alcañiz	comb. cattura
14 Mar 38	STen. Armanino Luigi	XXIII Gr.	Hijar	comb. rientra
15 Mar 38	STen. Lucchini Franco	XXIII Gr.	Alcañiz	comb. rientra
17 Mar 38	serg. Mosena Demetrio		Alcañiz	contr rientra
21 Mar 38	STen. Sangiorgi Alfredo	X Gr.	Palma de Mallorca	incid morto
21 Mar 38	serg. Borromeo Rino	X Gr.	Palma de Mallorca	incid incolume
30 Mar 38	serg. Antonicelli	XXIII	G Gandesa	incid
5 Apr 38	Ten. Tugnoli Giorgio	VI Gr.	Cherta	incid cattura
7 Apr 38	STen. Tessitore Otello	VI Gr.	Cherta	comb. morto
7 Apr 38	Cap. Criscione Adolfo	VI Gr.	Cherta	comb. cattura
12 Apr 38	Magg. Aiello Ciro	XVI Gr.		incid incolume
15 Apr 38	m. Ilo Lo Moro Giuseppe	Sq. Mitr	Km. 35 str. Cherta	contr morto
17 Mag 38	STen. Giunchi Giuseppe	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid rientra
17 Mag 38	STen. Giustini Armando	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid incolume
23 Mag 38	STen. Caracciolo Alfonso	25 ^a Sq.	Balaguer	comb. cattura
23 Mag 38	Ten. Baruffi Pericle	XVI Gr.	Balaguer	comb. cattura

23 Mag 38	m. Ilo Boschelli Mario	19ªSq.	Valvert (Lerida)	comb. morto
31 Mag 38	serg. Picchini Gastone	Sq. Mitr	Km. 37 str. Linares	contr morto
3 Giu 38	STen. Rosmini Fiorindo	—	Guadalajara	erretta cattura
3 Giu 38	serg. Bordignon Giuseppe	—	Guadalajara	erretta cattura
4 Giu 38	STen. Nicchiarelli Guido	Sq. Mitr	Linares de la Mora	contr morto
13 Lug 38	STen. Cenzi Mario	VI Gr.	Puebla de Valverde	comb. morto
13 Lug 38	STen. Bonet Giovanni	Sq. Mitr	Escorihuela	contr rientra
16 Lug 38	serg. Rossi Alberto	Sq. Mitr	Albentosa	contr rientra
16 Lug 38	STen. Ceccotti Livio	Sq. Mitr	Albentosa	contr rientra
18 Lug 38	Cap. Raffi Antonio	18ªSq.	Segorbe	comb. cattura
18 Lug 38	serg. Vestrini Danilo	XXIII Gr.	Alcublas	comb. cattura
18 Lug 38	Cap. Frattini Giorgio	XXIII Gr.	Alcublas	comb. morto
21 Lug 38	serg. Spilzi Luigi	Sq. Mitr	—	comb. cattura
22 Lug 38	Ten. Guiducci Giovanni	XXIII Gr.	Segorbe	comb. cattura
22 Lug 38	STen. Oliosì Dino	19ªSq.	Segorbe	comb. morto
22 Lug 38	STen. Lucchini Franco	XXIII Gr.	Segorbe	comb. cattura
27 Lug 38	Ten. Borgogno Luigi	18ªSq.	Teresa	comb. cattura
5 Ago 38	STen. Ricci Luigi	26ªSq.	Alcañiz	incid morto
6 Ago 38	serg. Segoni Sestilio	VI Gr.	Puig Moreno	incid ferito
8 Ago 38	Ten. Martelli Umberto	XVI Gr.	Valderobres	incid ferito
11 Ago 38	Ten. Baccarini Corrado	25ªSq.	Caspe	incid morto
23 Ago 38	STen. Tommaselli Pio	19ªSq.	Villalba de los Arcos	comb. rientra
23 Ago 38	serg. Bracco Aldo	XXIII	G Villalba d. I. Arcos	comb. morto
23 Ago 38	STen. Bonifaci Giancarlo	26ªSq.	Venta d. Camposines	comb. cattura
4 Set 38	serg. Panichi Francesco	XXIII Gr.	Mequinenza	incid cattura
5 Set 38	STen. Dalla Pasqua Andrea	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid paracadutatosi
1 Ott 38	STen. Gon Aldo	XXIII Gr.	Corbera	incid cattura
9 Ott 38	senza pilota	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid
9 Ott 38	senza pilota	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid
9 Ott 38	senza pilota	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid
9 Ott 38	senza pilota	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid
9 Ott 38	senza pilota	X Gr. Au	Palma de Mallorca	incid
16 Ott 38	STen. Barbetta Italo		Zaragoza	incid
30 Ott 38	STen. Solaro Claudio	XVI Gr.	Vinebre	comb. cattura
1 Nov 38	Ten. Zanetti Ido	Sq. Mitr	Fatarella	comb. morto
9 Nov 38	serg. Bianco Francesco	XVI Gr.	Ascò	comb. morto
14 Nov 38		X Gr. Au	Mallorca	incid paracadutatosi
24 Nov 38	s.m. Accorsi Giovanni	XVI Gr.	linea Segre	comb. rientra
30 Nov 38	s.m. Bissanier Ugo	XVI Gr.	Walls	comb. cattura
24 Dic 38	serg. Marini Giuseppe	25ªSq.	CaSTen.Idans	comb. morto
26 Dic 38	Ten. Col. Tessari Duccio	XVI Gr.	Soses	comb. rientra
28 Dic 38	serg. Gasperini Aldo	20ªSq.	Casteldans	comb. morto
30 Dic 38	serg. Zannier Ugo	24ªSq.	Fraga (Montblanc)	comb. morto
12 Gen 39	STen. Falcone Mario	Sq. Mitr	Sierra de Cogull	comb. cattura
25 Gen 39	Ten. Masi Marino	24ªSq.	Montseny (Vich)	comb. morto
25 Gen 39	serg. Catena Luigi	XVI Gr.	Sabadell	comb. cattura
8 Feb 39	Ten. Federici	X Gr. Au	Ciudadela (Mahon)	contr cattura
Mar 39	—	—	continente	contr
29 Mar 39	STen. Casadei Alberto	XXIII Gr.	Escalona-Toledo	incid morto

Idrocaccia Macchi M.41

Data	pilota	reparto	località	causa
21 Set 38	senza pilota	Sez.idrocaccia	Mallorca	ncendio mot.

Ricognizione Assalto Ro. 37 bis

data	pilota	osservatore	reparto	località	causa
3 Nov 36	m. llo Mathis A.	serg. Di Marzio D.	1 ^a Sq.	Ro.37 fronte Toledo	comb.
18 Nov 36	m. llo Fazzi Aniello	Alfonso d'Orleans	1 ^a Sq.	Ro.37 Extremadura	incid
9 Dic 36	cap. spagnolo	—	1 ^a Sq.	Ro.37 Escalona	err.
1 Mar 37	—	—	Gr. Aut.	Sevilla	incid
9 Mar 37	Ten. Giarrizzo	—	Gr. Aut.	Sepilverda	contr
16 Mar 37	s. m. Lagna Luigi	—	Gr. Aut.	fr. Guadalajara	contr
20 Mar 37	—	—	Gruppo fr.	Guadalajara	contr
23 Mar 37	—	—	Gr.Aut.	Soria	incid
22 Mar 37	—	—	Gr.Aut.	Almazan	incid
7 Apr 37	s.m. Passionello	—	Gr.Aut.	Vitoria	incid
13 Apr 37	—	—	Gr. Aut.	Vergara	contr
17 Mag 37	—	—	Ro. 37	Guernica	contr
23 Apr 37	—	—	Gr. Ro. 37	Vergara	contr
29 Apr 37	Ten. Buzzi	Ten. Garotti	Gr. Aut.	Guernic	contr
6 Mag 37	Cap. Romagnoli	Ten. Garotti	Gr. Aut.	M. Sollube	contr
17 Mag 37	s.m. Valvo	Ten. Sforzini	Gr. Aut.	Guernica	contr
20 Lug 37	—	—	120 ^a Sq.	Vitoria	incid
10 Ago 37	—	—	XXII Gr	Logroño	incid
17 Ago 37	Ten. Somalvico G.	Ten. Busca Giorgio	XXII ^a Gr	Villarcayo	incid
20 Mar 38	s. m. Boccella Paolo	1 ^a av. Santu Pietro	XXII ^a Gr	Muniesa	contr

Assalto: Ba 65

data	pilota	reparto	località	causa	note
10 Apr 37	STen. Testarini	65 ^a Sq.	Tudela	incid	avaria carrello
7 Mag 37	serg. Garrisi	65 ^a Sq.	Soria	incid	
26 Mag 37	s.m. Moretti E	65 ^a Sq.	Sevilla	incid	caduta in vite
7 Mar 38	Ten. Gasparotto	65 ^a Sq.	Puig Moreno	incid	
18 Giu 38	STen. Piccolomin	65 ^a Sq.	Puig Moreno	incid	
30 Mar 38	s.m. Coppini U	65 ^a Sq.	Fresneda	contr	pilota deceduto
25 Giu 38	serg. Sebastiani	65 ^a Sq.	Puig Moreno	incid	
25 Lug 38	Ten. Piccolomini	65 ^a Sq.	—	contr	pilota incolume
20 Nov 38	STen. Caponetti	65 ^a Sq.	Mequinenza	contr	aereo rientra
1 Apr 39	Cap. Grossi	65 ^a Sq.	Puig Moreno	incid	

Bombardieri BR. 20

data	1 ^o pilota	reparto	località	causa	note
28 Lug 38	Cap. Lamberto Fruttini	XXXV Gr.	Aut. Flix	contraerea	2 deceduti
11 Mar 39	STen. Sambinelli	XXXV Gr.	Aut. Puig Moreno	incidente	7 deceduti

Bombardieri S.79

data	1° pilota	reparto	località	causa	note
23 Mar 37	Ten. Giurleo Carmelo	2ª Sez. S.79	Sardegna	incid	equip. deced
2 Mag 37	Ten. Mayer Giorgio	2ª Sez. S.79	Tablada	incid	equip. salvo
12 Mar 38	—	XXIX Gr. BV	Soria	incid	avaria
14 Nov 37	—	285ª Sq.	Logroño	incid	equip. salvo
14 Mar 38	—	8º St.	Palma de Mallorca	incid	incendio
28 Mar 38	Ten. Gino Poggi	285ª Sq.	Fresneda	contr	
28 Mar 38	Cap. Parini Tommaso	285ª Sq.	Fresneda	contr	1º pil. morto
12 Apr 38	Ten. Rovis Otello	289ª Sq.	Cherta	incid	esplosione
14 Lug 38	Ten. Pozzi Aurelio	111º St. BV	Valdelinares	contr	
15 Lug 38	Ten. Giovine Giulio	285ª Sq.	Valdelinares	incid	5 deceduti
9 Ott 38	—	8º St.	Palma de Mallorca	incid	esplosione
2 Dic 38	STen. Ferrari Amelio	8º St.	Son Bonnet, Palma	incid	
4 Gen 39	STen. Chiasserini	G. 111º St. BV	fronte Teruel	contr	pil. morto

Bombardieri: S.81

data	1° Pilota	reparto	località	causa
29 Lug 36	Cap. Ferrari	1ª Sq.	foce del Mouluya	incidente
29 Lug 36	Ten. Angelini Zeffiro	1ª Sq.	mare di Orano	incidente
29 Lug 36	Ten. Mattalia Bartolomeo	1ª Sq.	Saida	incidente
24 Ago 36	senza pilota	1ª Sq.	Tablada	incidente
28 Apr 37	Cap. Vittori Bruno	XXV Gr.	costa Levante	incidente
20 Mag 37	senza pilota	XXIV Gr.	Logroño	incidente
14 Ago 37	Cap. Chiapparò Alfonso	XXV Gr.	Menorca	incidente
24 Ago 37	STen. Giuggioli Marcello	XXV BN	Baia di Rosas	incidente
29 Set 37	STen. Appiani Manfredi	XXV Gr.	Menorca	incidente
25 Ott 37	Ten. Maccani Ezio	XXV Gr.	Sabadell	caccia
12 Gen 38	T. Col. Franciosa Alfonso	Rep. Volo	Vitoria	incidente
19 Ago 38	T. Col. Del Lupo Giulio	XXI St.		incidente
9 Ott 38	senza pilota	XXV Gr.	Palma de Mallorca	incidente
2 Nov 38	STen. Martinoni Angelo	252ª Sq	S. Feliù de Guixois	contraerea
20 Gen 39	T. Col. Imperi Franco	281ª Sq	Valenzuela	incidente

AVIAZIONE LEGIONARIA

Perdite velivoli dal 29/7/1936 al 1/4/1939

Caccia	Fiat	CR.32:	156, di cui: 76 in combattimento 11 per contraerea 7 distrutti al suolo 3 catturati per errore di rotta 59 per incidente
Bombardieri	Savoia	S.81:	15, di cui: 1 per contraerea 1 per caccia notturna 13 per incidente
Bombardieri	Savoia	S.79:	12, di cui: 4 per contraerea 8 per incidente
Bombardieri	Fiat	BR. 20:	2, di cui: 1 per contraerea 1 per incidente
Ricognizione/Assalto	Romeo	Ro. 37 bis:	20, di cui: 1 in combattimento 10 per contraerea 8 per incidente 1 per errore identificazione
Assaltatori	Breda	Ba. 65:	10, di cui: 3 per contraerea 7 per incidente
Idrocaccia	M.41		1 per incidente

Totale perdite velivoli: 216*

(Dati elaborati dall'A., in base a documenti vari MDA OMS)

* Alcuni velivoli, specialmente caccia, furono recuperati e rimessi in servizio (nda).

FORNITURE DI AEREI ITALIANI IN SPAGNA

Materiale della Regia Aeronautica inviato in OMS

(a tutto il 17 febbraio 1937. XV)

A) Aeromobili completi di motori, installazioni e strumenti di bordo e di aliquote parti di ricambio:

Aeroplani S. 81	n.	31
S. 79	n.	3
CR. 32	n.	104
Ro. 37	n.	40
Ro. 41	n.	3
Ca. 100	n.	2

Idrovolanti S. 55	n.	1
Cant. Z 501	n.	4
M. 41	n.	3

Totale n. 191

B) Motori di riserva:

Motori A. 20 R. A.	n.	5
Motori A. 30 R. A.	n.	85
Motori A. 125 R. A.	n.	40
Motori A. 126 R. A.	n.	19
Motori A. 500 con eliche	n.	30
P. VII C. 45	n.	2
P. IX R.	n.	14
P. X R.	n.	1
A. 750 R. C.	n.	5

Totale n. 201

MOVIMENTO AEROMOBILI PER L'O. M. S.

(luglio 1936 - aprile 1939)

Inviati		Rientrati (2)	Ceduti
AP. 1	10	-	10
Ba. 28	2	-	2
BR. 20	13	-	13
Ba. 65	23	-	23
Ca. 100	2	-	2
CR. 20	6	-	6
CR. 30	2	-	2
CR. 32 N	83	-	83
CR. 32 Bis	112	-	112
CR. 32 Ter	37	-	37
CR. 32 Quater	144	-	144
G. 8	2	-	2
G. 50	12	-	12
Ro. 37	68	-	68
Ro. 41	28	-	28
S. 79	100	-	100
S. 81	84	17	67
CZ. 501	10	-	10
CZ. 506	4	-	4
M. 41	3	-	3
Ca. 310 (1)	16	-	16
S. 55	3	-	3
Totale	764	17	747

(1) Spediti direttamente dalla ditta Caproni

(2) Rientrati inefficienti

(MDA, OMS, Cart. 97/A)

CARATTERISTICHE DEI PRINCIPALI AEREI DELLA GUERRA DI SPAGNA

VELIVOLI SPAGNOLI (Aviación Militar, 1936)

Hispano Nieuport Ni C1 caccia biplano

Motore Hispano Suiza 12 Hb da 650 CV
Apertura alare m. 12,00
Superficie alare mq. 29,34
Lunghezza m. 7,64
Peso a vuoto Kg. 1360
Peso al decollo Kg. 1800
Velocità massima Km/h 250
Autonomia Km. 780
Quota di tangenza m. 6000
Armamento n°2 mitragliatrici Vickers 7,7 mm.
sincronizzate

Hawker "Fury" caccia biplano

Motore Hispano-Suiza 12 XBrS da 700 CV
Apertura alare m. 9,15
Lunghezza m. 7,95
Peso a vuoto Kg. 1.240
Peso al decollo Kg. 1.760
Velocità massima Km/h 386
Tempo di salita a 3050 mt. : 3'45"
Autonomia Km. 635
Quota di tangenza m. 9.050
Armamento n°2 mitragliatrici Vickers 7,92 mm.

Breguet XIX (costruzione CASA) Ricognitore e bombardiere leggero biplano

Motore : Hispano Suiza da 650 CV
Apertura alare : m. 14,86
Lunghezza : m. 9,10
Peso a carico : Kg. 1.950
Velocità massima : 230 Km/h
Autonomia : 800 Km.
Quota di tangenza : m. 6300
Armamento n°1 mitragliatrice Vickers 7,7 mm.
posteriore
n° 440 Kg. di bombe Hispanas da 12 Kg.

Fokker F. VII/3bm Bombardiere trimotore

Motori : n°3 Wright J6 "Wirlwind" da 325 CV
Apertura alare : mt. 21,71
Lunghezza totale : mt. 14,56
Peso a vuoto : Kg. 3.100

Peso a carico max. : Kg. 5.190
Velocità massima : 207 Km/h
Quota di tangenza : 5.000 mt.
Autonomia : Km. 1.200
Armamento di lancio : 2 mitragliatrici Vickers 7,7 mm.
Armamento di caduta : max. 1.000 Kg. bombe

VELIVOLI ITALIANI

Savoia S.81 "Saboia" Bombardiere trimotore

Motori : n°3 Alfa Romeo 125 RC.35 da 680 CV al decollo
Apertura alare : mt. 24,00
Lunghezza totale : mt. 17,80
Peso a vuoto : Kg. 6.800
Peso a carico max. : Kg. 10.505
Velocità massima : 340 Km/h a 4.000 mt.
Quota di tangenza : 7.000 mt.
Autonomia : Km. 1.800
Armamento di lancio :
4 mitragliatrici Breda Safat 7,7 mm.
in torrette dorsale e ventrale
2 mitragliatrici Lewis 7,7 mm laterali
Armamento di caduta : max. 1.800 Kg. bombe in stiva ventrale.

Savoia S.79 Bombardiere trimotore

Motori : n°3 Alfa Romeo 126 RC.35 da 750 CV a 3.400 mt.
Apertura alare : mt. 21,20
Lunghezza totale : mt. 15,60
Peso a vuoto : Kg. 6.800
Peso a carico max. : Kg. 10.505
Velocità massima : 430 Km/h a 4.000 mt.
Quota di tangenza : 7.000 mt.
Autonomia : Km. 1.900
Armamento di lancio : 3 mitragliatrici Breda Safat 12,7 mm.
1 mitragliatrice Lewis 7,7 mm laterale
Armamento di caduta : max. 1.250 Kg. bombe in stiva ventrale.

Fiat BR 20 "Cigueña" Bombardiere bimotore

Motori : n°2 Fiat A.80 RC.41 da 1.000 CV a 4.000 mt. di quota
Apertura alare : mt. 21,56
Lunghezza totale : mt. 16,10
Peso a vuoto : Kg. 6.400
Peso a carico max. : Kg. 9.900

Velocità massima : 432 Km/h a 5.000 mt.
Quota di tangenza : 9.000 mt.
Autonomia : Km. 3.000
Armamento di lancio : 3 mitragliatrici Breda Safat 7,7 mm.
(2 in torretta dorsale e 1 a prua)
1 mitragliatrice Breda Safat 12,7 mm.
(in postazione ventrale)
Armamento di caduta : max. 1.600 Kg. bombe in stiva ventrale.

IMAM Ro.37 "Romeo"

biplano da ricognizione ed aerocooperazione

Motore stellare Piaggio P IX RC.40 da 560 CV a 4.000 mt.
Apertura alare : m. 11,08
Lunghezza totale : m. 8,57
Superficie alare : mq. 32,00
Peso a vuoto : Kg. 1.465
Peso a pieno carico : Kg. 2.300
Velocità massima a 4.500 mt. : Km/h 330
Tempo di salita a 4.000 mt. : 11'
Tangenza massima : m. 7.500
Autonomia : Km. 1.500
Armamento : n°2 mitragliatrici Safat 7,7 mm. in caccia
n°1 mitragliatrice Lewis 7,7 mm dorsale
Armamento di caduta : 180 Kg. bombe o spezzoni

Breda Ba.65

monoplano da assalto (versione monoposto)

Motore stellare I. F. K. 14 da 900 CV a 4.000 mt. (*)
Apertura alare : m. 12,10
Lunghezza totale : m. 9,30
Superficie alare : mq. 23,50
Peso a vuoto : Kg. 2.400
Peso a pieno carico : Kg. 2.950
Velocità massima a 4.500 mt. : Km/h 430
Tempo di salita a 6.000 mt. : 11'30"
Tangenza massima : m. 8.300
Autonomia : Km. 1.100
Armamento : n°2 mitragliatrici Safat 12,7 mm. alari
n°2 mitragliatrici Safat 7,7 mm. "
Armamento di caduta : 1.000 Kg. bombe o spezzoni

(*) impiegato in Spagna anche con motore stellare Fiat A.80 RC.41 da 1.000 CV a 4.100 mt.

Fiat CR.32 "Chirri"

caccia biplano

Motore Fiat A.30 da 600 CV
Apertura alare m. 9,50
Superficie alare mq. 22,10
Lunghezza m. 7,45

Peso al decollo Kg. 1.325
Velocità massima Km/h 375
Autonomia Km. 780
Quota di tangenza m. 8.250
Armamento n°2 mitragliatrici Breda Safat da 12,7 mm. (*)

(*) In Spagna operò anche la versione "bis" con n°2 Breda Safat 7,7 mm alari e n. 2 Breda Safat da 12,7 mm. sincronizzate, con vel. max. Km/h 350.

Fiat G.50

caccia monoplano

Motore Fiat A.74 RC.38 da 840 CV a 3.800 mt.
Apertura alare m. 10,98
Superficie alare mq. 18,25
Lunghezza m. 7,80
Peso al decollo Kg. 1.930
Velocità massima Km/h 483 a 4.500 mt.
Autonomia Km. 670
Quota di tangenza m. 10.700
Armamento n°2 mitragliatrici Breda Safat da 12,7 mm.

Savoia S.55 X

Bombardiere marittimo monoplano idrovolante doppio scafo

motori : n°2 Fiat A. 24 R da 700 CV
apertura alare : 24 mt.
lunghezza : 16,50 mt.
altezza : 5,00 mt.
peso totale : 9.500 Kg.
velocità massima : 265 Km. /h.
autonomia : 2.000 Km.
armamento di lancio : 4 mitragliatrici 7,7 mm
armamento di caduta : 1 siluro o 2 bombe da 500 Kg o 4 bombe da 250 Kg o 8 bombe da 100 Kg.

CANT Z 501

Ricognitore marittimo idrovolante a scafo centrale

Apertura alare : mt. 22,50
Lunghezza totale : mt. 4,43
Peso a vuoto : Kg. 3.850
Peso a carico max. : Kg. 5.950
Velocità max. : Km/h 275
Potenza motore : CV 750
Autonomia : Km. 2.600
Quota tangenza max. : mt. 7.000
Armamento caduta : Kg. 640 di bombe
Armamento di lancio :
n°3 mitragliatrici calibro 7,7 mm.

IMAM Ro.41

caccia leggero da addestramento avanzato

Motore stellare Piaggio P VII C.45 da 390 CV a 4500 m. di quota
Apertura alare : m. 8,81
Lunghezza totale : m. 6,90
Superficie alare : mq. 19,50
Peso a vuoto : Kg. 1010
Peso a pieno carico : Kg. 1265
Velocità massima a 5000 m. di quota : Km/h 322
Tempo di salita a 3.000 m. : 4' 59"
Tangenza massima : m. 7750
Autonomia : Km. 568
Armamento : n°2 mitragliatrici Breda Safat 7,7 mm.

Nota: i primi tre Ro.41 inviati in Spagna, utilizzati nei primi mesi del 1937 per crociere di protezione nella zona di Sevilla - Cádiz, passarono alle scuole di volo nazionaliste, cui ne furono forniti altri venticinque.

VELIVOLI GERMANICI

Heinkel He 51 C

caccia biplano

Motore in linea BMW V1 7,3 Z da 750 CV
Apertura alare : 11,00 m.
Lunghezza totale : 8,44 m.
Peso a vuoto : 1.473 Kg.
Peso a pieno carico : 1.900 Kg.
Velocità massima a livello mare : 330 Km/h
Tangenza massima : 7.700 m.
Autonomia max. : 740 Km.
Armamento : n°2 mitragliatrici MG-17 da 7,9 mm.
Impiegato dopo il luglio 1937 solo per l'assalto, con 6 bombe da 10 Kg. oppure 4 bombe da 50 Kg.

Junkers Ju 52/3m

Bombardiere trimotore

Motori : n°3 BMW 132 A-3 da 725 CV Apertura alare : mt. 29,23
Lunghezza totale : mt. 18,9
Peso a vuoto : Kg. 5.720
Peso a carico max. : Kg. 10.500
Velocità massima : 277 Km/h a 950 mt.
Quota di tangenza : 5.900 mt.
Autonomia : Km. 998
Armamento di lancio : 2 mitragliatrici MG-15 da 7,9mm.
(1 dorsale, 1 ventrale)
Armamento di caduta : max. 1.000 Kg. bombe in stiva ventrale.

Heinkel He 111 B-1

Bombardiere bimotore

Motori : n°2 Jumo 211 A-1 da 960 CV
Apertura alare : mt. 22,60
Lunghezza totale : mt. 17,25
Peso a vuoto : Kg. 5.840
Peso a carico max. : Kg. 8.000
Velocità massima : Km/h 400
Quota di tangenza : mt. 7.000
Autonomia max. : Km. 1.660
Armamento di lancio : 3 mitragliatrici MG 15 7,9 mm.
(1 anteriore, 1 dorsale, 1 ventrale)
Armamento di caduta : max. 1.500 Kg. bombe in stiva ventrale.

Heinkel He 70 F-2 "Rajo"

Monoplano da ricognizione e aerocooperazione

Motore : BMW VI 7,3 da 750 CV
Apertura alare : mt. 14,80
Lunghezza totale : mt. 11,70
Peso a vuoto : Kg. 2.300
Peso a carico max. : Kg. 3.420
Velocità massima : Km/h 360 a 4.000 mt.
Quota di tangenza : mt. 5.250
Autonomia max. : Km. 1.000
Armamento di lancio : 1 mitragliatrice MG 15 7,9 mm.
(dorsale manovrata dall'osservatore)
Armamento di caduta : max. 300 Kg di bombe

Heinkel He 45 "Pavo"

Biplano da ricognizione e aerocooperazione

Motore : BMW VI 7-Z2 da 750 CV
Apertura alare : mt. 11,50
Lunghezza totale : mt. 10,00
Peso a vuoto : Kg. 2.105
Peso a carico max. : Kg. 2.745
Velocità massima : Km/h 290
Quota di tangenza : mt. 5.500
Autonomia max. : Km. 1.200
Armamento di lancio : 2 mitragliatrici MG 15 7,9 mm.
(1 in caccia, 1 dorsale)
Armamento di caduta : bombe da 10 Kg.

Heinkel He 46 C-1 "Pava"

Monoplano ala alta da ricognizione e aerocooperazione

Motore : BMW Bramo 322 B stellare da 600 CV
Apertura alare : mt. 14,00
Lunghezza totale : mt. 9,5
Peso a vuoto : Kg. 1.765
Peso a carico max. : Kg. 2.300
Velocità massima : Km/h 260 a 2.000 mt.

Quota di tangenza : mt. 6.000
Autonomia max. : Km. 1.050
Armamento di lancio : 1 mitragliatrice
MG 15 7,9 mm.
(dorsale, manovrata dall'osservatore)
Armamento di caduta : 20 bombe da 10 Kg.

Dornier Do 17 E-1 "Bacalao"

Bombardiere bimotore

Motori : n°2 BMW VI U da 750 CV
Apertura alare : mt. 22,60
Lunghezza totale : mt. 17,25
Peso a vuoto : Kg. 5.840
Peso a carico max. : Kg. 8.000
Velocità massima : Km/h 400
Quota di tangenza : mt. 7.000
Autonomia max. : Km. 1.660
Armamento di lancio : 3 mitragliatrici MG 15 da 7,9 mm.
(1 anteriore, 1 dorsale, 1 ventrale)
Armamento di caduta : max. 1.500 Kg. bombe in stiva ventrale.

Messerschmitt Bf 109 C.1 "Messer"

caccia monoplano

Motore in linea Jumo 210 Da da 680 CV
Apertura alare : 9,87 m.
Lunghezza totale : 8,55 m.
Peso a vuoto : 1.505 Kg.
Peso a pieno carico : 2.150 Kg.
Velocità massima : 465 Km/h
Tangenza massima : 8.200 m.
Autonomia : 690 Km.
Armamento : n°4 mitragliatrici MG-17 da 7,9 mm.

VELIVOLI SOVIETICI

Polikarpov I-15 "Chato" o "Curtiss"

(I = Istrebitel = caccia)

caccia biplano

Motore tipo M 25 da 715 CV
Apertura alare m. 9,75
Superficie alare mq. 20,80
Lunghezza m. 6,10
Peso al decollo Kg. 1374
Velocità massima Km/h 368
Autonomia Km. 780
Quota di tangenza m. 7800
Armamento: 4 mitragliatrici Nadaskevich
PV-I 7,62 mm.
4 bombe piccolo calibro sotto le ali

Nota : biplano con ali superiori a gabbiano, già sostituito sulle linee di montaggio dal più avanzato I-15 bis, al momento in cui i primi esemplari furono inviati in Spagna.

Polikarpov I-16 tipo 6, "Mosca" o "Rata" o "Boeing"

(I = istrebitel = caccia)
caccia monoplano

Motore M 25-A da 730 CV (750 CV nel tipo 10)
Apertura alare m. 9,00
Superficie alare mq. 14,54
Lunghezza m. 6,03
Peso a vuoto Kg. 1300
Velocità massima Km/h 450 (464 Km/h nel tipo 10)
Autonomia km. 820 (795 Km nel tipo 10)
Quota di tangenza m. 5000 (m. 6000 nel tipo 10)
Armamento: 2 mitragliatrici Shkas 7,62 mm.
(4 mitragliatrici 7,62 mm nel tipo 10)

Nota : Ispirato all'americano Boeing P-26, ma con soluzioni più avanzate, quali le ali con trave a sbalzo (mentre quelle del P-26 erano tirantate) ed il carrello retrattile. Il prototipo dello I-16 era stato presentato in occidente nel 1935, alla I^a Esposizione Aeronautica di Milano.

Tupolev S-B2 "Katiuska" o "Martin Bomber"

(Sophia Borona = bombardiere medio)
Bombardiere bimotore

Motori : n°2 M-1000 a V da 830 CV Apertura alare : mt. 20,33
Lunghezza totale : mt. 12,27
Peso a vuoto : Kg. 3.995
Peso a carico max. : Kg. 6.100
Velocità massima : 430 Km/h a 3.300 mt.
Quota di tangenza : 9.400 mt.
Autonomia : Km. 1.450
Armamento di lancio : 4 mitragliatrici ShKas 7,62 mm.
(2 in caccia, 1 dorsale, 1 ventrale)
Armamento di caduta : max. 1.000 Kg. bombe in stiva ventrale.

Polikarpov R-5 "Rasante" o "Papagayo" o "Britra"

(R = Razvedchik = ricognizione)
biplano d'assalto

Motore : M. 17 in linea da 680 CV
Apertura alare : m. 15,5
Lunghezza : m. 10,55
Peso a vuoto : Kg. 1915
Peso a carico max. : Kg. 2.955

Velocità massima : 228 Km/h
Armamento n°4 mitragliatrici 7,62 mm. in caccia
n°1 mitragliatrice 7,62 mm. posteriore
n°8 bombe da 30 Kg. sotto le ali

Polikarpov R-Z “Natacha” o “Papagayo” o “Britra”
(R = Razvedchik = ricognizione)
biplano d'assalto

Motore : AM-34N in linea da 750 CV
Apertura alare : m. 15,5
Lunghezza : m. 9,70
Peso a vuoto : Kg. 2.430
Peso a carico max. : Kg. 3.500
Velocità massima : 290 Km/h
Armamento n°1 mitragliatrice 7,62 mm. in caccia
n°1 mitragliatrice 7,62 mm. posteriore
n°8 bombe da 50 o 30 Kg. sotto le ali

VELIVOLI FRANCESI

Dewoitine D.371/372
caccia monoplano ala “parasole”

Motore Gnome-Rhone K.14 stellare,900 CV
Apertura alare m. 11,80
Superficie alare mq. 17,80
Lunghezza m. 7,44
Peso a vuoto Kg. 1.295
Peso al decollo Kg. 1.725
Velocità massima Km/h 380/400 (D.372)
Autonomia Km. 850
Quota di tangenza m. 11.000
Armamento n°2 mitragliatrici alari Vickers 7,7 mm.

Loire 46
caccia monoplano ala alta

Motore Gnome-Rhone 14 Kfs stellare,900 CV
Apertura alare m. 11,80
Superficie alare mq. 19,50
Lunghezza m. 7,50
Peso a vuoto Kg. 1.360
Peso al decollo Kg. 1.850
Velocità massima Km/h 390
Autonomia Km. 750
Quota di tangenza m. 11.750
Armamento n°4 mitragliatrici Vickers 7,5 mm.

Potez 540 / 54
Bombardiere bimotore

Motori : n°2 Hispano Suiza 12 Kirs a V da 690 CV
Apertura alare : mt. 22,10
Lunghezza totale : mt. 16,20
Peso a vuoto : Kg. 3.785
Peso a carico max. : Kg. 5.950
Velocità massima : 310 Km/h
Quota di tangenza : 10.000 mt.
Autonomia : Km. 1.200
Armamento di lancio : 3 mitragliatrici Darne 7,5 mm.
(1 anteriore, 1 dorsale, 1 ventrale)
Armamento di caduta : max. 1.000 Kg. bombe

VELIVOLI CECOSLOVACCHI

Letov S 231
caccia biplano

Motore Walter VS-2 da 550 CV
Apertura alare m. 10,06
Superficie alare mq. 21,50
Lunghezza m. 7,80
Peso a vuoto Kg. 1280
Velocità massima Km/h 348
Autonomia km. 450
Quota di tangenza m. 9300
Armamento: 2 mitragliatrici Vickers 7,7 mm
sincronizzate

Aero 101
bombardiere leggero biplano

Motore Hispano Suiza 12 Nbr 725 CV
Apertura alare m. 17,00
Superficie alare mq. 57,10
Lunghezza m. 12,09
Peso a vuoto Kg. 2580
Velocità massima Km/h 265
Autonomia km. 85
Quota di tangenza m. 5500
Armamento: 2 mitragliatrici Lewis 7,92 mm
posteriori
1 mitragliatrice CZ 7,92 mm in caccia
7 bombe per max 500 Kg.

Numeri identificativi dei principali aerei nazionalisti

Caccia

- 1 Nieuport Ni 52 C1, Fiat G.50 dal febbraio 1939
- 2 Heinkel He 51
- 3 Fiat CR.32
- 4 PWS.10
- 5 Heinkel He 112
- 6 Messerschmitt Bf 109
- 7 IMAM Ro.41
- 9 Arado Ar 68

Assalto

- 10 Breguet XIX
- 11 Heinkel He 46
- 14 Heinkel He 70
- 15 Heinkel He 45
- 16 Breda Ba.65
- 17 Aero 101
- 18 Caproni Ca.310
- 19 Henschel Hs 126

Bombardieri

- 20 Fokker F VII b3m e F XII
- 21 Savoia S.81
- 22 Junkers Ju 52
- 23 Fiat BR.20
- 24 Henschel Hs 123
- 25 Heinkel He 111
- 26 Junkers Ju 86
- 27 Dornier Do 17
- 28 Savoia S.79
- 29 Junkers Ju 87

Idrovolanti

- 50 Macchi M.41
- 51 Heinkel He 60
- 61 Savoia S.62
- 62 CANT Z.501
- 70 Dornier Wal
- 71 Heinkel He 59
- 73 CANT Z.506

Sigle identificative degli aerei russi

- CA Polikarpov I-15 "Chato"
CC Polikarpov I-152 "Superchato"
CM Polikarpov I-16 "Mosca"
RR Polikarpov R-5 "Rasante"
BK Tupolev SB-2 "Katiuska"

REPARTO OPERAZIONI A.L. (dati ufficiali)

Specchio dell'attività svolta dall'aviazione legionaria dall'inizio delle operazioni a tutto il 31 marzo 1939

Ore di volo effettuate		134.889,46'
Azioni di bombardamento eseguite	n.	4782 (1)
Ricognizioni eseguite	"	1720 (2)
Combattimenti sostenuti	"	259 (3)
Esplsivo lanciato	Kg.	11.199.636
Cartucce sparate	n.	967.148
Apparecchi nemici abbattuti in combatt. (accertati)	"	710 (*)
" " " " " (non controllati)	"	193
Apparecchi nemici distrutti a terra per mitragliamento (compresi 2 dirigibili ed 1 draken)	"	52
Apparecchi legionari perduti	"	86 (**)
Totale apparecchi italiani giunti in Spagna	"	552

Personale dell'aviazione legionaria - Continente e Baleari - caduto dall'inizio alla cessazione delle ostilità

Ufficiali	n	59	
Sottoufficiali	"	57	
Truppa	"	58	
Totale	n	174	di cui 93 piloti.

Medaglie d'oro concesse: n. 22 - di cui 19 alla memoria.

(1) In ogni azione partecipavano formazioni da 3 a 20 apparecchi, secondo il periodo operativo e l'importanza del bersaglio.

(2) Le ricognizioni erano eseguite da più apparecchi.

(3) S'intende per combattimento l'incontro aereo in un punto determinato del cielo, prescindendo dal numero dei caccia partecipanti e che variava da 3 fino a 40 apparecchi.

origine MDA-OMS cart. 6

(*) Secondo quanto precisato precedentemente dall'autore l'abbattimento non coincideva necessariamente con la perdita totale del velivolo.

(**) cifra evidentemente limitata alle sole perdite in combattimento (n.d.A)

BIBLIOGRAFIA CONSULTATA

- Arraèz Cerdà, Juan, "Les chasseurs de la Legion Condor", Ouest France, Rennes, 1982.
- Attanasio, Sandro, "Gli Italiani e la Guerra di Spagna", Edit. Mursia, Milano 1974.
- Atti del convegno "La participacion italiana en la guerra civil española", Escuela española de Historia y Arqueologia en Roma, Roma 25-27 novembre 1982.
- Belforte, Francesco, "La Guerra Civile in Spagna", ISPI, Roma 1939.
- Bernanos, George, "Grandi Cimiteri sotto la luna", Ediz. Saggiatore, 1967.
- Bollati Ambrogio e Del Bono Giulio, "La Guerra di Spagna", Einaudi, Torino, 1939.
- Bonomi, Ruggero, "Viva La muerte", Diario dell'"Aviación de El Tercio", Ufficio Editoriale Aeronautico, Roma 1941 XIX.
- Bottai, Giuseppe, "Vent'anni ed un giorno", Garzanti, Milano 1977.
- Boyd, Alexander, "The Soviet Air Force", Macdonald and Jane's, London 1977.
- Broué, Pierre e Témime, Emile, "La rivoluzione e la guerra di Spagna", Oscar Saggi Mondadori, Milano 1980.
- Brotzu, E., Caso, M., Cosolo, G., "Aerei italiani nella II Guerra Mondiale" Volume I, Bizzarri Editore, Roma 1973.
- Cantalupo, Roberto, "Fu la Spagna", A. Mondadori Editore, Verona 1948.
- Calandrone, G.m "La Spagna brucia", Editori Riuniti, Roma 1974.
- Castells, Andreu, "Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España", Editorial Ariel, Barcelona 1974.
- Churchill, Winston, "La Seconda Guerra mondiale", parte prima, A. Mondadori Editore, luglio 1948.
- Ciano, Galeazzo, "Diario 1937-1943", Rizzoli, Milano 1980.
- Conforti, Olao, "Guadalajara", Mursia, Milano 1967.
- Coverdale, John, "I Fascisti italiani alla guerra di Spagna", Laterza, Bari 1977.
- de Cisneros, Hidalgo, "Cielo Rosso di Spagna", Editori Riuniti, Roma 1969.
- De Felice, Renzo, "Mussolini il Duce", Einaudi 1981.
- de la Mora, Constanca "Gloriosa Spagna", Editori Riuniti, Roma 1969.
- de Madariaga, Salvador, "Storia della Spagna", Cappelli, 1966.
- Deschamps, Bernard, "La verité sur Guadalajara", Editions Denoel, Paris 1938.
- Eby, Ceçil D., "L'assedio dell'Alcazar", Mondadori, Milano 1967.
- Elstob, Peter, "La Legión Condor", Editorial San Martin, Madrid, 1973.
- Etchebéhère, Mika, "La mia guerra di Spagna", Bompiani, Milano, 1977.
- Faldella, Emilio, "Venti mesi di guerra in Spagna", Edizioni Le Monnier, Firenze, ottobre 1939.
- Galland, Adolf, "Il primo e l'ultimo", Longanesi, Milano, 1958.
- Garcia Lacalle, Andrés, "Mitos y Verdades - La aviación de caza en la guerra española", Oasis, Mexico 1973.
- Garello, G. "Il Breda Ba.65 e l'Aviazione d'Assalto", Edizioni dell'Ateneo Bizzarri, Roma, aprile 1980.
- Gomà, Josè "La Guerra en el aire", Editorial A H R, Barcelona 1958.
- Guerri, Giordano Bruno, "Galeazzo Ciano, una vita 1903-1944", Bompiani, Milano 1979.
- Hidalgo Solarar, Ramòn, "La ayuda alemana a España 1936-1938", Editorial S. Martin, Madrid 1975.
- Hericourt, P. "Les soviets et la France" Ed. Baudinière, Paris 1937.
- Herr, Allen, "American pilots in the Spanish Civil War", Journal American Historical Society - Fall 1977.
- Ibarruri, Dolores, "Memorie di una rivoluzionaria", Editori Riuniti, Roma 1975.

Jackson, Gabriel, "La Repubblica Spagnola e la Guerra Civile", Il Saggiatore, Milano 1967.

Killen, John, "Storia della Luftwaffe", Longanesi, Resana (Treviso), 1971.

Koltsov, Michail, "Diario della Guerra di Spagna", Schwarz, Milano 1961.

Kurzman, Dan, "L'assedio di Madrid" dall'Oglio Editore. Varese, 1980.

Krivitsky, Walter G., "Sono stato agente di Stalin", Mondadori, Verona, 1940.

Laureau, Patrick, "L'Aviation Republicaine Espagnole", Docavia Editions Lariviere, Paris 1978.

Liddel Hart, B. H., "Storia di una sconfitta" Rizzoli, Milano 1972.

Lister, Enrique, "Con il 5° Reggimento", Biblioteca dell'Espresso, Roma 1968.

Lodoli, Renzo, "I Legionari", Edizioni del Borghese, Milano 1970.

Longo, Luigi, "Le brigate Internazionali in Spagna", Editori Riuniti, Roma 1972.

Malraux, André, "La speranza", Mondadori, Verona 1970.

Maluquer Wahl, J.J., "El enigma del Camion de trilita" Barcelona s. d.

Maluquer Wahl, Juan J. "La Aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil", Editorial San Martin, Madrid 1980.

Mattioli, Mario, "L'Aviazione Legionaria in Spagna", Ediz. l'Aviazione, Roma 1940.

Milsom, J., "Atlante mondiale dei corazzati" Vol.3, Albertelli, Parma, 1971.

Ministero della Difesa, S.M.E. Ufficio Storico, "L'esercito italiano tra la 1ª e la 2ª Guerra Mondiale", Roma, 1954.

Mortari, Curio, "con gli insorti in Marocco e Spagna", Garzanti Editore, Milano, 1937.

Nitti, Francesco Fausto, "Il maggiore è un rosso", Einaudi Torino, 1974.

Nenni, Pietro, "Spagna", Club Italiano dei Lettori, Milano 1976.

Orwell, George, "Omaggio alla Catalogna", Oscar Mondadori, 1982.

Perez Mur, Francisco, "De la voltige aerienne a la Guerre d'Espagne", France Empire, Paris, 1978.

Quilici Nello, "Spagna", Istituto Nazionale di Cultura Fascista, Roma, 1938.

Rello, Salvador, "La aviación en la guerra de España", Librería y Editorial San Martin, Madrid 1972.

Ricci, Corrado, "Vita di aviatore", Mursia, Milano 1976.

Rougeron, Charles, "Les enseignements aériens de la guerre d'Espagne", Ed. Berger Levraut - Paris 1939.

Salvatorelli, Luigi, e Mira, Giovanni, "Storia d'Italia nel periodo fascista", Nuova Ed. ,Torino 1964.

Saz Ismael e Tussel J., "Fascistas en España - La intervención italiana en la Guerra Civil a través de los telegramas de la Misión Militar Italiana en España" Escuela española de Historia y Arqueología en Roma, 1981.

Seagrave, Sterling, "Soldiers of Fortune" Edizione Time-Life, Alexandria 1981.

Servicio Historico Militar, ponente coronel J. M. Martínez Bande, "La Marcha sobre Madrid", Librería y Editorial San Martin, Madrid 1982.

Servicio Historico Militar, ponente Coronel Martínez Bande, "La lucha en torno a Madrid", Editorial San Martin, Madrid 1968.

Servicio Historico Militar, ponente coronel J. M. Martínez Bande, "La invasion de Aragón", Librería y Editorial San Martin, Madrid 1982.

Servicio Historico Militar, ponente Coronel Martínez Bande, "Vizcaya", Editorial San Martin, Madrid 1971.

Servicio Historico Militar, ponente coronel Martínez Bande, "El final en el frente Norte", Edit. San Martin, Madrid 1972.

Servicio Historico Militar, ponente coronel Martínez Bande, "Nueve meses de guerra en el Norte", Edit. San Martin, Madrid 1980.

Servicio Historico Militar, ponente coronel Martínez Bande, "La campana de Cataluña", Editorial San Martin, 1979,

Tocci, Valentino, "Duelli Arei", Editoriale Aeronautica, Roma 1939.

Salas Larrazabal, Jesus, "Guernica, el bombardeo", Industrias Graficas España, Madrid, 1982.

Salas Larrazabal, Jesus, "Air War over Spain", Ian Allan LTD, Shepperton 1969.

Salas, Jesus, "Intervención Extranjera en la guerra de España" Editora Nacional Madrid 1974.

Salas Larrazabal, Ramòn, "Historia del Ejercito Popular de la Republica", Editora Nacional San Agustín 5, Madrid 1973.

Shirer, William, "La caduta della Francia", Einaudi, Torino 1971.

Thomas, Hugh, "Storia della Guerra Civile Spagnola" Einaudi, Torino 1963.

Tarazona, Francisco, "Io fui piloto de caza rojo" Libreria Editorial San Martin, Madrid 1974.

Valle, Giuseppe, "Uomini nei Cieli", Centro Editoriale Nazionale, Roma, 1958.

Zagazaoiotia, Juliàn, "Guerra y vicissitudes de los españoles", Editorial Crítica, Barcelona 1977.

Pubblicazioni periodiche consultate:

"Air Enthusiast Quarterly", numbers: one-twenty two; Ed. W. Green and Gordon Swanborough, Bromley.

"Air International", Volumes 1-22, Bromley.

"Alas Gloriosas", Boletín Informativo de la ADAR (Asociación Aviadores de la Republica), Barcelona.

"Gazzetta del Popolo" Torino, annate 1936-1939.

"L'Air", Paris, annata 1938

"L'Ala d'Italia", annate 1937-1939.

"La Stampa" Torino, annate 1936-1939.

"L'Illustration Francaise", annate 1936-1939.

Raccolta ritagli stampa del Museo Caproni di Taliedo, Roma: quotidiani francesi luglio, agosto, settembre 1936.

Rivista Aeronautica, annate 1937-1939.

"Vu", Paris, numero speciale 14 novembre 1936.

INDICE dei NOMI

Abate Rosario: 199
Accorsi Ugo, aviare scelto fotografo: 87-88-221-271
Achenza: 366
Acosta Berhtram: 150
Agnello Eduardo, tenente pilota: 116-245-274
Aguilera: 142
Aguirre: 234-237-267
Aiello Ciro, maggiore pilota: 295-301-302
Alberti Rafael: 376
Allende: 323
Allio, tenente colonnello pilota: 34-53
Allison Jim: 150-165
Altomare, maggiore pilota: 34-35-53
Anfuso Filippo: 29-138-168-174-276
Angelini Zeffiro, tenente pilota: 35
Ansaldò Juan: 27-242-298
Aramu Mario, maggiore: 209-210-231-245
Aranda Mata Antonio, generale nazionalista: 286-289-291-297-299-301-305-310
Areanda Gumersindo: 92
Arman Paul: 113
Armanino Luigi, sottotenente: 302
Arranz Francisco: 30
Asensio Cabanillas, tenente colonnello: 49-50-55-57-91-162
Asenzio Torrado: 90-106-113
Audouin: 125
Aurili: 195-202
Avvico: 90
Aznar M. storico: 194
Badino: 271
Baduel Sebastiano, tenente: 36-41
Balbo Italo, Maresciallo dell'Aria: 27-36-70
Balbo di Vinadio E., capitano: 347-353
Baldeschi Felice, capitano: 295
Baldwin Stanley, primo ministro britannico: 26
Banchio M.: 347
Bandini Mario, sergente maggiore: 145
Barba: 288
Barbagallo Giovan Battista, tenente carrista: 61-63
Barberis Vittorio, sottotenente: 283
Barontini Ilio: 187
Barròn: 113
Barroso Sánchez Guerra Antonio: 24
Baruffi Pericle, tenente: 309
Barzini Luigi, senior: 206
Baschirotto: 63-91-101-102
Bastiani Osvaldo: 206

Bastico Ettore, generale: 206-236-238-241-252-253-261-263-361-362
 Batòv Pat: 113
 Baumler Albert: 195-202-229
 Baylon Giuseppe, capitano: 331-336-366
 Bayo Giroud Alberto: 68-69-72-73-79-80-81-82
 Bebb, capitano: 16
 Beigbeder Atienza Juan, colonnello: 28-30-31
 Belisari Giuseppe, tenente: 268
 Beneito: 67-76
 Beretta: 202
 Bergonzoli Annibale, generale: 176-199-206-259-300
 Bermudez de Castro, luogotenente: 40-135-140-245
 Bernal: 358
 Bernasconi Mario, generale: 204-224-243-283-300-308-314-321-336-347-349-361-362-363-366
 Bernhardt Johannes: 30
 Berniard George: 223
 Bernocchi: 145-146
 Bertelli, tenente pilota: 320
 Berti Mario, generale: 278-291-292-294-313-346
 Bertocci Walter, sergente: 280-303
 Berzin: 147
 Bethune Norman: 161
 Biseo Attilio, tenente colonnello: 271-280-341
 Blanch: 194
 Blomberg, von: 232
 Blum Leòn: 22-23-24-25-33-295-314
 Boetti Angelo, sergente maggiore: 56-98-101
 Bolin Luis, giornalista: 29-34
 Bonaccorsi Arconovaldo, (conte Rossi): 65-73-74-77-78-79-81-82-83-84
 Bonaga, maggiore pilota: 181-185-204
 Bonaldi Umberto, don: 142
 Bongiorno Donnino, capitano: 331
 Bonomi Ruggero, tenente colonnello: 33-34-35-36-37-38-40-41-42-43-44-45-47-50-51-53-55-57-58-59-62-64-100-104-105-106-107-108-109-110-111-116-121-123-124-131-132-134-135-139-140-142-180
 Bonzano Mario, capitano: 330-331-366371-377
 Borghese Viglione: 345
 Borgogno Luigi, tenente: 323
 Borgogno Ugo, capitano: 256-256-271-272
 Borroni Gianni, capitano: 331
 Bortolini Gaetano (Nino), sergente maggiore: 256-257-267
 Boschelli Mario, maresciallo: 309
 Boschetto Roberto, sottotenente: 272
 Bosh: 66
 Botto Ernesto, capitano: 256-267-269-271-272-273
 Bowers: 354
 Bozzolan Irzio, tenente: 130-248-273
 Bracco Aldo, sergente: 330

Brambilla Nello, capitano: 245-258
 Brondi Alberto, sottotenente: 302
 Buffali: 90-98
 Bulgarelli Azeglio: 187-188-192
 Burgos: 276
 Burguete, capitano: 16-18
 Burillo: 113
 Caballero Largo, 89-90-99-112-113-238
 Cachin Marcel, politico francese: 25
 Cagni Ottorino, sottotenente: 266
 Calcagno Pasquale, sottotenente: 293
 Calderon Josè: 169
 Calosso Carlo, capitano: 322-330-331
 Calvo Sotelo Josè: 14-27-102-270
 Calzolari: 84
 Campesino, El (Valentín Gonzales): 162-198-199-206-291-298-299-303
 Canaris: 28-31-106-133-148
 Canaveri: 143
 Cantalupo Roberto: 168-197-204-208
 Caponetti Angelo, sottotenente: 369
 Caracciolo, di Forino, Alfonso, sottotenente: 309
 Càrdenas y Rodriguez de Rivas Juan F. de: 23
 Carestiato: 76
 Carini: 202
 Carta Paolo: 210
 Casadei Alberto, sottotenente: 378
 Casado: 376-377
 Casares Quiroga Santiago: 22
 Caselli Gilberto, sottotenente: 266
 Casero Giuseppe, maggiore: 195-234-243-247-249-266
 Casimiro: 156
 Cassinelli: 283
 Cassioni: 367
 Castejon: 50-57-92
 Castellani, sergente pilota: 56-57-59-62-99-105
 Castellani Gori, capitano: 88-209-219-221
 Castellani Stefano, tenente pilota: 268
 Castellano: 146
 Castrillo, Cristobal de: 23-24-49
 Castro Delgado Enrique: 90-132
 Catella Vittore, tenente pilota: 116-308-309
 Cavalletti: 253
 Ceccherelli Ugo, sottotenente: 55-56-57-111-135
 Cenni Giuseppe, sottotenente: 57-101-102-134-145-146
 Cenzi Mario, sottotenente: 313
 Cesare: 194
 Chamberlain: 379
 Chianese Raffaele, sergente: 63-90-91

Chiapparo Alfonso, capitano: 340
 Chiappini, tenente colonnello pilota: 169-182-204
 Chinoldi: 146
 Churchill Winston: 23-67-68
 Ciang Kai Chek: 328
 Ciano Galeazzo: 29-30-35-52-54-68-69-103-137-138-141-143-144-168-208-209-233-234-277-278-
 280-292-294-297-298-337-340-351-369-378-380
 Cigerza Enrico, tenente colonnello: 331
 Cioppa: 75
 Clavell Jaime, ingegnere: 142
 Colacicchi, capitano pilota: 104-132-145-155-156
 Collins: 101
 Colombo: 209
 Coppi Giovanni, generale M. V. S. N.: 176-182-183-187-188-192-199-201
 Corbin: 23
 Cordoba: 74
 Corona: 194
 Corsi Ugo, sergente maggiore: 272
 Costa Egidio: 366
 Costantini Giuseppe, sottotenente: 266
 Cot Pierre, ministro: 23-24-25-97
 Cottarelli: 195
 Cova: 159
 Cozzolino Federico, sottotenente: 303
 Crosara Giulio: 366
 Cupini: 271
 D'Annunzio Gabriele: 34
 D'Aurelio Venceslao, colonnello: 366
 Dahl Harold: 150-171-194-244-245
 Daladier Edouard: 314
 Darry: 111
 Davila: 236-263-270-286-289-294-336
 De Agostinis Giuseppe, capitano: 75-76
 De Blasio: 15
 de Borbòn Duque Josè: 153
 de Buruaga Sàenz: 279
 De Cecco G.: 347
 de Cisneros Hidalgo: 14-15-39-147-364
 de Estremura, duca: 75
 De Haro Antonio: 57
 de Mendiola Leocadio: 368
 De Prato Tullio: 347
 De Pretis: 193
 de Viana, marchese: 29
 Degli Incerti Enrico, tenente: 142-164-166-169-170-182-228-266
 Del Lupo Giulio, tenente colonnello: 288-301-307-309-319-331
 Delbos Yvon: 23
 Dell'Acqua, maresciallo pilota: 262

Dequal Vincenzo, capitano: 13-52-53-57-58-59-64-90-92-93-94-98-101-110-121-123-141-143-155
 Deverts: 125
 Di Vittorio Giuseppe: 124
 Diaz, capitano pilota: 16-18
 Dominici Francesco, tenente: 274
 Eberhard, luogotenente: 128
 Eby Cecil: 298
 Eden Antony: 23-24
 Erasi, tenente pilota: 34-35-53
 Espa Ruiz Arturo, comandante: 358
 Facchi, console italiano: 78
 Fagnani Tarcisio, maggiore pilota: 110-124-128-135-136-138-164-166-168-169
 Falconi Tito, capitano: 331
 Faldella Emilio, colonnello: 17-106-134-149-151-158-164-192-199
 Fanali Duilio, capitano: 210-287-289-290-295-301-308-309-313
 Fanjul Goni Jouaqìn, generale: 18
 Fagnoli Ettore, capitano: 366
 Favini Andrea, capitano: 366
 Fazi Angelo, sergente pilota: 132
 Felini, sergente, 84
 Ferak Jan, capitano: 233
 Ferrari Amelio, sottotenente: 36
 Ferrari, capitano pilota: 37-135-366
 Ferraris, sergente: 108
 Ferriù, sergente: 343
 Finnick Eugene: 229
 Fiori V., maggiore: 347
 Fortuna Oreste, capitano: 110
 Foschini Ettore, capitano: 292-330-331
 Franceschi Giorgio, tenente: 63-90-91-92-105-139
 Franchini Walter, sottotenente: 293
 Francisci, console: 183-184-185-187-206
 Franco y Bahamonde, Francisco: 13-16-17-18-19-20-27-28-29-30-31-32-33-34-37-38-39-40-41-42-42-44-46-47-49-51-55-57-64-66-67-79-87-89-90-92-95-99-100-102-105-106-109-110-123-124-125-126-127-133-134-137-138-143-144-145-147-148-149-151-162-166-168-171-174-175-176-178-188-189-190-196-197-198-202-204-205-206-208-209-212-214-224-229-231-236-238-241-248-252-253-257-261-263-264-265-269-270-276-278-281-282-284-285-286-289-290-291-292-293-294-298-306-307-310-311-318-321-325-328-334-337-340-346-349-353-354-355-356-358-361-362-364-375-376-377-378-379-381
 Franco y Bahamonde, Ramòn, tenente colonnello: 85-86-87-347
 Francois Armando, maggiore: 142-156-164-192-194-295-307-309-328-331
 Frattini Giorgio, capitano: 155-314
 Freire, capitano: 76
 Frezza, tenente colonnello: 198
 Fruttini Lamberto, capitano: 295-320-331
 Funck, C. von, generale: 137-286-
 Funghi, sottotenente: 357
 Gabrielli, colonnello: 24

Gaeta, colonnello: 331-366
 Galan Francisco: 358
 Galladini, sergente: 194
 Galli, sergente: 63-102
 Gallo Leone, maggiore: 65-71-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-86-87-96-347
 Galloni, mitragliere: 161
 Gamba, sergente: 202
 Gambara Gastone, generale: 335-361-362-363-365
 Gamelin, generalissimo: 31
 Garcia Granados Miguel: 202
 Garcia Morato Joaquín, capitano: 40-54-64-90-91-92-102-129-136-138-140-144-229-242-243-245-247-269
 Garcia La Calle Andrès: 95-96-100-110-128-150-273-283-295-302-334-349-354-356-364-365-368-370-371-372-375
 Gasperini Aldo, sergente: 372
 Giannini Ulderico, sergente: 325
 Giannoni Roberto, capitano: 331
 Giarrizzo, tenente pilota: 185
 Gibelli Primo, comunista esule nell'U. R. S. S.: 115
 Giorgi, sergente: 193
 Giovannetti, sergente: 324
 Giovine Giulio, capitano pilota: 313
 Giral: 23-48-89
 Giulietti Adamo, sergente maggiore: 57-58-107-115-247
 Goded Llopis Manuel, generale: 19-66
 Goicoechea Antonio, monarchico spagnolo: 30-36
 Gomà: 168
 Goriev, generale: 126
 Göring Hermann: 148-219-232
 Gotthard Handrik, hauptmann: 332
 Grandi Dino: 67-68
 Grassi Augusto, tenente: 320-321
 Greco Antonio, aviere: 370
 Grillo, sergente: 195
 Guarneri, sergente: 195
 Guassardo, colonnello: 153-156-158
 Guerci, sergente: 194
 Guglielmotti, colonnello: 366
 Guidez Abel, pilota: 108-111
 Guidi Aditeo, capitano: 280
 Haya Carlos, capitano: 17-44-45-51-292
 Heinrichi, capitano: 128
 Henckel Ernst: 30
 Henricourt: 372
 Henz, lieutenant: 310
 Hidalgo de Cisneros: 14-15-16-31-39-94-364-372
 Hitler Adolf: 30-31-33-46-57-125-133-138-148-232-233-276-290-328-351-380
 Honess Guido, sottufficiale: 245

Hunze, tenente: 288
 Ibarruri Dolores: 376
 Iglesias, istruttore alta acrobazia: 61
 Imperi Franco, tenente colonnello: 366
 Incerpi Piero, tenente colonnello: 331
 Ivanov, capitano: 265
 Jachino Angelo, ammiraglio: 85
 Jackson G.: 354
 Jannicelli Giorgio, capitano: 366
 Jordana, conte: 355
 Kale Hans, tenente colonnello: 185
 Karov, pilota: 245
 Katov, comandante: 120
 Khosianov, pilota: 243
 Kindelàn Alfredo, generale: 41-86-106-144-170-293-347-349-362-379
 Kolbitz, lieutenant: 124
 Koltsov Michail: 171
 Kondratyev, colonnello: 271-273
 Kopets Ivan, capitano pilota: 179-242-246
 Kosakov, capitano pilota: 156-159-160-179-202
 Krivitsky, generale: 119
 Krivoshein, generale: 126
 Krizai Giuseppe: 90-91-107
 Kuhlental, colonnello: 30
 Kuzniezov Victor, pilota: 247
 La Carubba, capitano: 331
 La Manna, maggiore: 355
 Labanti Dante, sergente: 103-131-132-134-146-157-195
 Lacalle: 165-170-171-172-179-185-186-194
 Lakeev Ivan, capitano pilota: 245
 Lalatta, tenente colonnello: 28
 Langhenheim Adolf: 30
 Laporta, caporale: 351-352
 Larsimont Antonio, capitano pilota: 135-155-243
 Leider Benjamin, pilota: 150-171
 Lejeune F.B., tenente colonnello: 356-357
 Leoncini Francesco, sottotenente: 272
 Leotta Eugenio, maggiore: 210-256-267-289-295
 Ligabò, sergente: 108-115
 Lister Enrique: 100-112-113-162-171-176-189-190—194-198-199-205-241-243-264-284-297-298-
 299-303-318-319-363-369-370-371-372-373-375-376
 Liuzzi Alberto: 190-191-194
 Llano De La Encomienda, generale: 212
 Llorente, capitano: 61
 Lo Forte, tenente: 34-35
 Lodi Luigi, capitano: 164-166
 Lodoli Renzo, tenente Divisione Littorio: 187-192-195-199-297
 Longo Luigi, commissario Brigate Internazionali: 130-131

Luccardi Giuseppe, maggiore, addetto militare: 29-30-47
 Lucchini Franco, sottotenente: 302
 Lunn, colonnello: 234
 Maccagno Carlo, sottotenente: 104-106-124-142
 Maceratini Giuseppe, generale: 362-366
 Magistrini Giovanni, sergente: 57-90-91-107-123
 Magrina: 235
 Mahon: 66
 Maione Giuseppe, capitano: 331-366-369
 Majorino Diego, maggiore: 366
 Malraux André: 23-24-160
 Mandini, tenente: 359
 Mantelli Adriano, sottotenente: 56-58-61-63-64-91-92-93-94-99-101-102-108-109-110-111-112-115-116-121-122-132-146-159-160-161-186-235-272
 March, finanziere: 81
 March Juan jr.: 82
 Marèchal, aviatore: 125
 Margottini Carlo: 74-78-81-82-83
 Marin, maggiore: 81-82-234
 Mariotti Luigi, tenente: 266
 Marsiglio, capo armiere: 61
 Martini: 190-194
 Martire Aleardo, colonnello: 343-347
 Masi Marino, tenente: 374
 Masini, tenente: 347
 Matheron, aviatore: 108-125
 Mattalia Bartolomeo, tenente: 36
 Mattei Alfonso, sergente: 245
 Matthews H., giornalista: 354
 Mazzotti Giuseppe, tenente: 41-101
 Meille, capitano pilota: 366-369
 Mellado, capitano: 16-17-18-102
 Mencarelli Igino, capitano: 156
 Meyer, tenente: 303
 Mezzetti Vezio, capitano: 366
 Miaja Meuant Josè, generale: 55-126-128-189-190-204-238-310-311
 Minaev, capitano: 165-179-245
 Miotto Antonio, capitano: 313-331-366
 Moci Paolo, tenente: 221
 Modesto, colonnello: 318-324
 Mola Vidal Emilio, generale: 15-18-20-26-28-30-32-39-49-51-55-67-89-100-105-106-124-126-131-212-217-218-219-223-224-225-226-229-236
 Molders Werner, oberleutnant: 329
 Mollo Giuseppe, tenente: 247
 Monasterio, colonnello: 90-113-114-298
 Monico Ernesto, tenente: 13-56-57-58-59-62-64-105
 Montanari Alberto, senior: 194-367
 Montefusco Mario, sottotenente: 302

Montegnacco sergente: 63-98-101-110-218
 Monti A., generale: 362-366
 Monti Luigi, tenente: 157-159-160-161-194-258-271
 Morandi V., maggiore: 347
 Morato: 136-138-140-155-164-170-171-209-227-245-255-265-268-279-328
 Moreau von, comandante: 51-231
 Moreno, tenente: 102
 Moro Arnaldo, maresciallo pilota: 320
 Mosca Goliardo, capitano: 123-128-135-142
 Moscardò Guzman Luis, colonnello: 145-178-269-365
 Mouillinet, pilota: 101
 Moya, capitano: 351
 Munoz Jimènez José, capitano: 104
 Mussolini Benito: 13-24-27-28-29-30-31-33-36-67-69-73-84-87-88-133-137-138-139-140-142-147-148-151-153-168-170-174-175-196-197-204-205-206-208-209-214-233-263-265-276-277-280-291-292-298-307-309-338-341-345-346-349-350-351-361-362-379-380
 Mussolini Bruno, tenente pilota: 280-341
 Muti Ettore, capitano pilota: 34-35-52-54-61-102-103-134-141-180-29
 Nannetti Nino: 198-202
 Nedelin Mitrofan, consigliere: 240
 Negrìn Lòpez Juan, primo ministro: 238-328-358-364-375-376
 Nenni Pietro: 59-280
 Neri Alessio, tenente: 272
 Nerieri Luigi, sergente maggiore pilota: 87
 Neurath von, ministro degli esteri: 232
 Nicolas, aviatore: 125
 Nobili Guido, capitano: 123-136-146-155-156-157-164-167-168-170-182-192-193-228-244-247-266-292
 Nuñez de Prado Miguel: 14-15-16
 Nuvoli Prospero, maggiore: 139-141-142-145-146-180-181-204-209-334
 Nuvoloni Luigi, generale M. V. S. N.: 176-184-187
 Olivero Dante, capitano: 61-63-64-92-142
 Oloff de Wett, pilota: 101-107
 Orgàz, generale: 162-164-171-176-178-189
 Orsini, comandante: 61-63
 Ostriakov Nikolai, capitano: 155-156
 Pacciardi Randolpho: 164-187
 Palazzolo, tenente: 79
 Pancho Villa: 94
 Paolini Enrico, capitano: 331
 Pardo Luis: 124
 Pariani, generale: 144-209
 Pasò, capitano: 142
 Passeri Gino, maresciallo: 245
 Pastorelli, ufficiale di marina: 63
 Patriarca Vincenzo, sergente: 90-91-105-124
 Pavlov P. G., generale: 189-198-199
 Pedrazzi, ambasciatore: 36

Penna, sergente: 247
 Pereira Giral Josè: 22
 Pesce Elio, sottotenente: 145-146
 Petrali Sergio, sottotenente: 71-72-75-85
 Petrovic Bozhko, pilota: 245
 Pezzi, colonnello: 366
 Piazzoni, generale: 224
 Piccinelli Vittorio: 245-283
 Piccolomini, sottotenente pilota: 320
 Pieplu, aviatore: 125
 Pimentel Pardo, capitano: 247
 Pinna Pietro, generale: 202-204-282-346
 Pittau Mario, generale: 182-187-197-198-199
 Pleschenkov, capitano: 164-165-179
 Poggi Gino, tenente pilota: 266-267-271-283-286-287-300-303
 Pou Rodellò Martin señor: 67
 Pozas, generale: 113-126-127
 Pozzuoli, maggiore: 224
 Pratelli Rolando, capitano: 234-342-347
 Presel Guido, sergente maggiore: 56-57-58-99-101-110-235
 Prieto Indalecio, ministro: 89-223-231-233-269
 Primo de Rivera Josè Antonio: 27-29-36
 Primo de Rivera Miguel: 36
 Puigdendolas, colonnello: 51
 Puparelli Ramòn, pilota: 110
 Queipo de Llano, generale: 17-18-20-32-46-49-55-107-128-153-311
 Rada: 261
 Raffaelli, tenente colonnello: 142-156-181-219
 Raffi Antonio, capitano: 314
 Raina Giovanni, capitano: 209-218-219-271
 Rambaud, capitano: 54
 Rampelli Ugo, tenente colonnello: 366
 Remondino Aldo, maggiore: 312-313-314-321-322-329-330-331-366-371-372-380
 Rey d'Harcourt, colonnello: 284-289
 Reyes, pilota: 161
 Ricci Corrado, tenente: 128-130-131-167-169-170-221-235
 Richagov Pavel: 129-328
 Richthofen Wolfram von, colonnello: 223
 Rigolli Giuseppe, sergente: 272
 Rinaldo, tenente: 76
 Rios Fernando de los: 23
 Riquelme, generale: 57
 Rizzi C.A., capitano: 347
 Roatta Mario, generale R. E.: 106-144-151-152-154-175-176-181-182-184-187-189-190-196-197-198-199-202-206-208-253
 Rodmitsev Alexandr: 185
 Rojo Vicente, generale: 238-245-249-264-283-284-289-306-309-311-324-364-365-369-375
 Romagnoli Carlo, capitano: 226

Romagnoli, sergente pilota: 171
 Romerales Quintero, generale: 14
 Rosenberg, ambasciatore: 118
 Rossanigo, colonnello: 290-347
 Rossi del Lion Nero, console a Tangeri: 29-30
 Rossi Mario, maggiore: 295-304-307-331
 Rossi Silvio, generale M. V. S. N.: 176-181-197-199-206
 Rougeron Charles, maggiore: 360
 Rovis Otello, tenente: 305
 Rubero Bercial Luis: 172
 Ruiz Garcia, colonnello: 79-83
 Russo, comandante generale della M. V. S. N.: 148-153-174
 Sabatucci Ranieri, colonnello: 278
 Sala Giovanni, don, cappellano militare A. L.: 378
 Salas, pilota: 101-102-113-135-136-140
 Salas Lazzarabal Angel, capitano: 15-18
 Salvador, pilota: 101-102-129
 Salvadori: 56
 Salvi, colonnello: 199
 Salvoch, capitano: 101
 Sanders, generale: 137
 Sandino, colonnello: 19
 Sanjurjo Sacanell Josè, generale: 28-29-30
 Sansonetti, comandante: 74
 Santa Pau, tenente colonnello: 201
 Santandrea Enzo, tenente: 103-248-286-287-292
 Santès, pilota: 161
 Sarabia Hernandez, generale repubblicano: 327
 Savini Giorgio Maria, tenente: 231
 Scala Michelangelo, sergente maggiore: 202
 Scapinelli, tenente: 347
 Scheele von, comandante: 57
 Schellmann, capitano: 279
 Schievano Enrico, sottotenente: 266
 Segnaire: 161
 Serafini, sergente: 107
 Serov, pilota: 247
 Serrano Suner, Ramòn: 90-276
 Sforza Francesco, capitano: 104
 Sheliganov, pilota: 245
 Shmelkov, pilota: 265-271-328
 Shmushkevitch Jacob, generale (alias, Douglas): 121-147-155-166-179-186-189-233-240
 Signorelli, tenente colonnello: 156
 Simini Gildo, capitano: 77-132-142-156-183-194-202-217
 Smirnov Borrs, capitano: 165-179-254-261-265
 Smith Piggot, pilota mercenario: 101
 Smith Piggot R., colonnello, commissario Società delle Nazioni: 356-357
 Solaro Claudio, sottotenente: 336

Solchaga Zala Josè, generale nazionalista: 216-261-299-311-365-366
 Sousek Joseph, tenente: 233
 Sozzi, maresciallo pilota: 108-112-121-122-155
 Spadaccini, capitano: 303-347
 Sperrle Ugo, generale: 144-183-218-224
 Spilzi Luigi, sergente: 314
 Spolverato Guido, capitano: 366
 Spotti, capitano: 53
 Stalin: 114-118-119-149-265-304-328-364
 Stohrer von, ambasciatore: 311-350
 Tagueña: 369
 Talach Idena: 233
 Tarazona Francisco: 261-292-300-302-366-372
 Tarkov, capitano: 128-129
 Tassi Rodolfo, capitano: 331
 Tcherkassov: 244
 Teja Salvatore, tenente: 104-116-226
 Tella, maggiore: 50-51-55-57-61
 Tessari Duccio, tenente colonnello: 330-366-371
 Thoma Ritter, von: 148-167
 Thomas Hugh: 151-354
 Thomas Juan, capitano: 67-68
 Tinker Frank: 150-171-174-202-229-245-246-247-248-258
 Tison: 125
 Togliatti Palmiro: 373-376
 Tommaselli Pio, sottotenente: 198-330
 Tosi, tenente: 51-101
 Travaglini, capitano: 366-369
 Trombotto Mario, sergente maggiore: 145
 Tupikov, pilota: 134
 Ucci Antonio: 305
 Ugarte, capitano: 36
 Ulibarri Manuel: 68-69
 Ulibarry Gamir, generale: 253-259
 Unamuno, colonnello: 73-79
 Urbano Francisco, colonnello: 261
 Ureña, luogotenente: 16-18
 Uribarry, colonnello: 113
 Urija, luogotenente: 16
 Ursi, capitano: 53
 Urtubi Felix, pilota: 91
 Valiño Garcia, generale: 218-310-325
 Valle Giuseppe, generale: 33-34-35-36-37-53-74-80-83-102-141-144-168-174-189-208-337-351-362
 Vandelli, console: 184
 Vara del Rey, capitano: 18-44
 Varela Iglesias Josè Enrique, generale: 86-99-109-110-124-125-126-127-162-167-241-247-286-287-310
 Velardi Vincenzo, generale: 139-140-141-143-144-145-164-168-169-181-201-203-204-218-219-224-233-347-351-361-362

Velasco, tenente: 66
 Veniel Victor, pilota: 98-111
 Vercellio Mario, sottotenente: 243
 Vestrini Danilo, sergente: 314
 Vidali Carlo: 132
 Villa Abrille, generale: 17
 Villalba, colonnello: 151
 Villamar, capitano: 101
 Villanova: 261
 Viola, capitano: 182-194-234-349-350
 Visconte Mario, sergente maggiore: 284-293
 Vivarelli Manlio, sergente: 63-102
 Vocher, maggiore: 135
 Volkman, generale: 290
 Volkov: 134
 Vosilla Ferruccio, capitano: 295-303-313-331
 Walter, generale: 226
 Wehnert, hauptmann: 331
 Welckzek Johannes von: 24-30
 Woermann: 311
 Yakushin Mikhail, pilota: 247
 Yagüe Blanco Juan de, tenente colonnello: 14-50-51-55-57-61-89-92-99-110-126-291-297-298-301-318-319-325-365-366-369-372
 Yevseiv Ivan: 254
 Zambudio Miguel, capitano: 370
 Zanetti Ido, tenente: 334
 Zannier Ugo, sergente: 372
 Zayas, marchese: 66-68-69-73-74-78
 Zeitsoff A.N.: 195
 Zigiotti P., capitano: 347
 Zotti Andrea, maggiore: 140-210-227-228-242-243-244-245-249-265-266-272-273-289-292-295-301-302-307-309-313
 Zuffi Giuseppe, sottotenente: 266-301

Lire 54.000